



An den Grossen Rat

16.0702.01

BVD/P160702

Basel, 16. November 2016

Regierungsratsbeschluss vom 15. November 2016

ÖV-Programm 2018–2021

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
2. Einleitung	6
3. Rückblick: ÖV-Angebot 2014–2017	7
3.1 Änderungen während des ÖV-Programms 2014–2017.....	7
3.1.1 Angebotsänderungen Tram	7
3.1.2 Angebotserweiterungen Bus	7
3.1.3 Angebotserweiterungen S-Bahn Basel	9
3.1.4 Angebotsänderungen im Bahnfern- und -güterverkehr.....	9
3.1.5 Neuorganisation der Bahnplanung in der Schweiz.....	10
3.1.6 Neuer Fachbereich S-Bahn bei der Geschäftsstelle Agglo Basel	10
3.1.7 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr	11
3.1.8 Sistierte Angebotsänderungen	11
3.2 Nachfrageentwicklung.....	12
3.2.1 Nachfragentwicklung Tram und Bus	12
3.2.2 Nachfrageentwicklung S-Bahn	13
3.3 ÖV-Angebot Fahrplanjahr 2016.....	13
3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV	13
3.3.2 Angebot S-Bahn	14
3.3.3 Angebot Tram und Bus	17
4. Zielsetzungen 2018–2021	21
4.1 Grundlagen	21
4.1.1 Rechtliche Grundlagen.....	21
4.1.2 Strategische Planungsinstrumente	21
4.2 Strategische Schwerpunkte	23
4.2.1 Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes und der Infrastrukturplanungen	23
4.2.2 Erhöhung Fahrgastkomfort	23
4.2.3 Einsatz von 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern im ÖV	26
4.2.4 Förderung und Verbesserung der Transportkette.....	27
4.2.5 Weiterentwicklung in den Bereichen Tarife, TNW und Organisationsstrukturen	28
4.2.6 Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards.....	29
4.2.7 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen	30
5. ÖV-Angebotsänderungen 2018–2021	30
5.1 Tram 31	
5.1.1 Tramverbindung Margarethenstich: Angebotskonzept	31
5.1.2 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis: Angebotskonzept.....	32
5.1.3 Sonstige Angebotsänderungen Tram	33
5.2 Bus 33	
5.2.1 Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren	33
5.2.2 Konzept Flughafenbus	34
5.2.3 Verbesserung der Verbindung Roche–Bhf. SBB	35
5.2.4 Busverbindung Bachgraben–Bhf. St. Johann–Bad. Bahnhof/Kleinbasel	37
5.2.5 Sonstige Angebotsänderungen Bus.....	38
5.3 Bahn 38	
5.3.1 S-Bahn	38
5.3.2 Fernverkehr	39
5.3.3 Güterverkehr	40
5.4 Ergänzender Verkehr	40
5.4.1 Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen	40
5.4.2 Fernbus-Terminal.....	41
5.5 Angebotsschema Tram- und Busnetz.....	41

6. Finanzen.....	45
6.1 Globalbudget ÖV.....	45
6.2 Planungsvorhaben 2018–2021	47
6.3 Investitionsvorhaben 2018–2021	47
7. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021	49
7.1 Tramnetzentwicklung	49
7.2 Anpassungen im Busangebot	52
7.3 Arealentwicklungen	52
7.4 Bahn 52	
7.4.1 FABI/STEP	52
7.4.2 Trinationale S-Bahn	53
7.4.3 Herzstück	54
7.4.4 Bahnanschluss EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	55
7.4.5 Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen	56
7.4.6 Viergleisiger Ausbau Oberrheinstrecke	57
8. Hängige Parlamentarische Vorstösse	57
9. Abkürzungsverzeichnis	58

1. Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat mit dem ÖV-Programm alle vier Jahre eine Übersicht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, in der er die Grundzüge des ÖV-Angebots sowie der Infrastruktur-Planung darlegt. Das ÖV-Programm Basel-Stadt ist mit demjenigen des Kantons Basel-Landschaft (8. Genereller Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr 2018–2021) abgestimmt. Mit dem ÖV-Programm 2018–2021 des Kantons Basel-Stadt treibt der Regierungsrat den Ausbau des Bus- und Tramangebotes in Basel weiter voran, um die Wohn- und Lebensqualität weiter zu steigern und die wirtschaftliche Weiterentwicklung zu unterstützen.



Abb. 1: Mit dem Ziel, die Wohn- und Lebensqualität Basels weiter zu steigern und die wirtschaftliche Weiterentwicklung zu unterstützen, will der Regierungsrat das Tram- und Busangebot in Basel auch in den nächsten vier Jahren weiter ausbauen.

Der wichtigste strategische Schwerpunkt im ÖV-Programm 2018–2021 ist der weitere gezielte Ausbau des Tram- und Busangebotes. Im Fokus stehen zudem der Einsatz von Fahrzeugen, die mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben werden, und die weitere Steigerung des Fahrgastkomforts u.a. durch einen hindernisfreien ÖV-Zugang. Da ein attraktives grenzüberschreitendes ÖV-Angebot im zunehmenden Pendlerverkehr an Bedeutung gewinnt, muss die Planung von Angebot, Infrastruktur und Finanzierung eng mit den Partnerkantonen und -ländern koordiniert werden. Dazu müssen Organisationsstrukturen angepasst und teilweise neu aufgebaut werden. In Zusammenarbeit mit weiteren Leistungsbestellern, soll die Transportkette durch eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger vor allem an den Bahnhöfen weiter werden. Ebenso werden die Qualitätsziele und -standards sowie Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen weiterentwickelt.

Der Regierungsrat beabsichtigt für den Zeitraum 2018–2021 folgende Angebotsänderungen im Tram- und Busverkehr:

- Die Verlängerung der Tramlinie 3 bis nach Saint-Louis soll im Dezember 2017 in Betrieb gehen. Jedes zweite Tram soll künftig bis zum Bahnhof in Saint-Louis verkehren, die anderen Kurse wenden an der neuen Endhaltestelle direkt beim Burgfelder Zoll. Durch eine neue Park&Ride-Anlage sowie Bike&Ride-Plätze entstehen am Bahnhof Saint-Louis ideale Umsteigebeziehungen zwischen dem ÖV und dem Individualverkehr.
- Mit der Tramverbindung Margarethenstich werden die Fahrgäste aus dem Leimental ab 2020 eine direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB haben. Während der Hauptverkehrszeiten verkehrt die Linie 17 aus dem Leimental über den Margarethenstich zum Bahnhof SBB und weiter über den Messeplatz zum Badischen Bahnhof.

- Bereits im Dezember 2016 wird eine Direktbusverbindung zwischen dem Roche-Areal und dem Bahnhof SBB eingeführt. Die Buslinie 42 aus Bettingen wird während der Hauptverkehrszeit ab der Roche über die Schwarzwaldbrücke und die Autobahn zum Centralbahnhof Ost geführt.
- Die Flughafenbuslinie (Linie 50) erfährt aufgrund der wachsenden Zahl an Fluggästen ab 2018 eine Taktverdichtung durch weitere Nonstop-Fahrten zwischen dem EuroAirport und dem Bahnhof SBB. Längerfristig ist zudem eine neue Direktverbindung aus dem Kleinbasel via Schifflande zum Flughafen (Anpassung der Buslinie 31) denkbar.
- Ein neues Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren soll ab Dezember 2018 die ÖV-Anbindung der beiden Entwicklungsareale verbessern. Eine neue Buslinie mit der Nummer 46 wird die bestehende Buslinie 36 ergänzen. Aufgrund der Kritik im Rahmen der Vernehmlassung des ÖV-Programms wird der Regierungsrat das im Vernehmlassungsentwurf präsentierte Konzept überarbeiten lassen.

Die S-Bahn Basel soll 2018–2021 aufgrund der wachsenden Nachfrage während der Hauptverkehrszeiten punktuell verstärkt werden. Ein grösserer Angebotsausbau, wie ein Viertelstundentakt auf allen Hauptstrecken im Kernbereich der Region Basel sowie die grenzüberschreitende Verknüpfung der Regionalbahnen der trinationalen Agglomeration mittels schneller Durchmesserlinien, bedingt jedoch grosse Infrastrukturausbauten wie beispielsweise das Herzstück S-Bahn Basel und wird daher erst längerfristig umgesetzt.

Auch nach 2021 will der Regierungsrat den ÖV weiter ausbauen, um mit der Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung in Basel Schritt zu halten. Dazu treibt er vor allem die Tramnetzentwicklung mit den nächsten Etappen Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse, Tram Claragraben wie auch Tram Klybeck–Kleinhüningen und Tram 30 weiter voran. Bei der S-Bahn plant der Regierungsrat nach 2021 vor allem die Weiterentwicklung und Umsetzung der trinationalen S-Bahn mit schnellen Durchmesserlinien quer durch die Agglomeration, des Bahnanschluss EuroAirport und der Hochrheinelektrifizierung. Zudem setzt er sich beim Bund für einen leistungs- und zukunftsfähigen Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz ein.

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wirkt sich auch auf das Globalbudget ÖV aus, das für das Jahr 2016 rund 90,3 Mio. Franken beträgt. Der Ausbau des Angebots bei Tram und Bus erhöht die jährlichen Kosten im Zeitraum 2018–2021 um grob geschätzt rund 4,5 Mio. Franken. Der Bedarf in den Sparten S-Bahn sowie Tarife und Verbünde werden jeweils nur leicht steigen.

Mit der Genehmigung des ÖV-Programms werden keine Finanzmittel gesprochen. Die entsprechenden Vorlagen, wie das jährliche Globalbudget Öffentlicher Verkehr, das als Finanzierungsgrundlage für die Bestellung der Verkehrsleistungen und die Ausgabenvorlagen zu Investitionen dient, werden dem Grossen Rat separat unterbreitet.

2. Einleitung

Das gut ausgebaute, attraktive Angebot im öffentlichen Verkehr trägt massgeblich zur hohen Wohn- und Lebensqualität und damit auch zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt bei. Da sich die Arbeitsplatzzahlen dynamischer entwickeln als die Einwohnerzahlen, nimmt der Pendlerverkehr überproportional zu. Tram-, Bus- und Bahnverkehr sehen sich damit mit stark wachsenden Anforderungen konfrontiert. Nur mit einem leistungsfähigen ÖV können Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht erschlossen sowie gute Standortbedingungen geschaffen und die Strassen entlastet werden.

Daher hat der Regierungsrat in seinem Verkehrspolitischen Leitbild¹ festgelegt, dass der Kanton Basel-Stadt weiter in den Ausbau des ÖV investiert: Dadurch sollen eine gute Erreichbarkeit garantiert, die Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit erhöht, aber auch eine volkswirtschaftlich effiziente Mobilität sichergestellt werden. Die Weiterentwicklung des ÖV ist zudem ein wichtiger Faktor, um den privaten Motorfahrzeugverkehr weiter zu reduzieren. Der Regierungsrat erläutert im ÖV-Programm 2018–2021, wie sich der ÖV im Kanton Basel-Stadt in dieser Planungsperiode weiterentwickeln lässt. Der Schwerpunkt liegt dabei beim Tram- und Busangebot. Die für die Agglomeration sehr zentrale Entwicklung des S-Bahnverkehrs kann erst mittelfristig umgesetzt werden, wenn der Bund die erforderlichen Investitionen getätigt hat.

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr legt fest, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs – das ÖV-Programm – zur Genehmigung unterbreitet (§ 4 ÖVG BS). Dieses umfasst die Grundzüge der Angebotsplanungen und bezeichnet die vorgesehenen Verkehrsleistungen und Infrastrukturmassnahmen für die nächste Planungsperiode. Es macht zudem Angaben zum voraussichtlichen Abgeltungs- und Finanzierungsbedarf. Somit ist das ÖV-Programm ein zentraler Bestandteil der kantonalen Planung. Die Angebote werden später in Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen festgehalten (§ 5 ÖVG BS). Die Finanzierung der im Rahmen der Vereinbarungen bestellten Leistungen erfolgt durch das Globalbudget, das der Regierungsrat dem Grossen Rat jährlich zum Beschluss vorlegt (§ 14 ÖVG BS).

Der Fokus liegt auf den strategischen Schwerpunkten und Angebotserweiterungen für den Zeitraum 2018–2021. Die Angebotsschemen im Kapitel 5.5 dokumentieren die konkreten Angebots-erweiterungen im Tram- und Busnetz und stellen den Kern des ÖV-Programms dar. Die Umsetzung der geplanten Änderungen hängt vom finanzpolitischen Spielraum im Globalbudget ab, über dessen Höhe der Grosse Rat jährlich entscheidet.

Kantongrenzüberschreitende Angebote benötigen das Einvernehmen des Kantons Basel-Landschaft. Das ÖV-Programm 2018–2021 ist daher inhaltlich wie auch zeitlich mit den Planungen des Kantons Basel-Landschaft abgestimmt. Der Regierungsrat legt das Programm bereits ein Jahr vor Beginn der Planungsperiode dem Grossen Rat zur Genehmigung vor, so dass die Möglichkeit besteht, dass sich die jeweiligen parlamentarischen Kommissionen der beiden Kantone gemeinsam beraten können. Das ÖV-Programm war zudem gleichzeitig mit dem 8. Generellen Leistungsauftrag des öffentlichen Verkehrs des Kantons Basel-Landschaft in öffentlicher Vernehmlassung. Diese zeitliche Abstimmung entspricht einer Forderung des Grossen Rates².

¹ Verkehrspolitische Leitbild und Massnahmenplan, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel Stadt, Mobilität (2015); siehe www.mobilitaet.bs.ch > Gesamtverkehr > Verkehrsstrategie > Verkehrspolitische Leitbild

² Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des öv Gesetzes bezüglich öv-Programm und Koordination grenzüberschreitender Linien Angebote (14.5171)

3. Rückblick: ÖV-Angebot 2014–2017

3.1 Änderungen während des ÖV-Programms 2014–2017

3.1.1 Angebotsänderungen Tram

Verlängerung der Tramlinie 8 bis Weil am Rhein Bahnhof

Der Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein haben den Bau zur Verlängerung der Tramstrecke von Kleinhüningen bis Weil am Rhein Bahnhof 2014 abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 verkehrt jeder zweite Kurs der Tramlinie 8 von Kleinhüningen über die deutsche Grenze bis Weil am Rhein Bahnhof, wodurch der Weiler Stadtteil Friedlingen und das Zentrum im 15-Minuten-Takt mit dem Tram erschlossen sind. Von Beginn weg erwies sich die verlängerte Linie als grosser Erfolg. Daher hat die BVB das Angebot bereits ab Januar 2015 an den Samstagnachmittagen sowie ab Dezember 2015 in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (HVZ) von Montag bis Freitag auf den 7.5-Minuten-Takt verdichtet. So gelang es, die hohe Auslastung besser auf alle Kurse zu verteilen und die Fahrplanstabilität der gesamten Tramlinie zu erhöhen. Seit Dezember 2015 verkehrt die Tramlinie auch abends ab 20 Uhr im 15-Minuten-Takt bis Weil am Rhein. Die landesgrenzüberschreitende Tramlinie wird von den Fahrgästen sowohl aus Basel als auch aus Weil am Rhein zu Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitzwecken genutzt. Die unerwartet hohe Nachfrage und die Verkehrssituation in Kleinhüningen und Friedlingen führten zu Problemen bei der Fahrplanstabilität. Der Kanton Basel-Stadt hat daher gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein und den BVB schrittweise verschiedene betriebliche und verkehrstechnische Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität umgesetzt.

Verlängerung der Tramlinie 2 am Abend bis Riehen

Seit Dezember 2013 verkehrt die Tramlinie 2 nicht mehr nur morgens, sondern auch in der abendlichen Hauptverkehrszeit von 16 bis 19.30 Uhr bis Riehen Dorf. Eine Mehrheit im Grossen Rat hat diese Forderung im Rahmen eines Budgetpostulates³ unterstützt.

3.1.2 Angebotserweiterungen Bus

Der Regierungsrat hat die im ÖV-Programm 2014–2017 angekündigten Änderungen am Busnetz grösstenteils umgesetzt. Gemeinsam mit den Nachbarbehörden jenseits der Landes- und Kantongrenzen liessen sich deutliche Verbesserungen im Busverkehr realisieren.

Raum Basel West und Allschwil

Die **Buslinie 48** verkehrt seit Dezember 2014 von Montag bis Freitag auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und neu auch am Samstag. Sowohl Allschwil als auch das Neubad-Quartier sind dadurch an sechs Wochentagen direkt mit dem Bahnhof SBB verbunden. Um ein Überangebot zwischen Wanderstrasse und Schützenhaus zu vermeiden, fährt die Linie 33 in der Nebenverkehrszeit (NVZ) nur noch im 15-Minuten-Takt⁴. Dafür bedient die Buslinie 48 die Haltestelle Schützenhaus und bietet attraktive Umsteigemöglichkeiten.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 verkehrt die **Linie 38** am Sonntag zwischen Claraplatz und Bachgraben ganzjährig und nicht mehr nur während der sommerlichen Badesaison. Gleichzeitig wurde die Linie 38 von Allschwil Zentrum zur Neuweilerstrasse bis zur Endstation der Tramlinie 8 verlängert. Da dieses Angebot jedoch nur eine geringe Nachfrage verzeichnet plant der Kanton Basel-Landschaft im Rahmen von Angebotsoptimierungen in Allschwil die Verlängerung der Buslinie 38 bis Neuweilerstrasse zurückzunehmen (siehe Kapitel 5.2.4).

³ Vorgezogenes Budgetpostulat Thomas Strahm (13.5009)

⁴ Der Regierungsrat wird mit der Beantwortung zum Anzug Joël Thüring und Consorten betreffend Buslinie Nr. 33 – Wiedereinführung des alten Taktes (15.5020) im Frühjahr 2017 dazu Stellung nehmen.

Raum Wettstein-Riehen

Für den Raum Wettstein-Riehen hat der Kanton zusammen mit der Gemeinde Riehen und der BVB 2012 ein neues Buskonzept erarbeitet und mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt (siehe Abb. 2). Auslöser für das neue Buskonzept waren mehrere politische Vorstösse im Grossen Rat zur Entflechtung der Linien 31/38 und zur Verdichtung des Busangebots rund um die Roche während den Hauptverkehrszeiten. Das zuvor schwer verständliche Liniennetz für diesen Raum ist nun vereinfacht, Überangebote konnten abgebaut werden. In Abstimmung mit der betroffenen Quartierbevölkerung hat die BVB anschliessend weitere Verbesserungen umgesetzt, wie beispielsweise die Kürzung des Endaufenthalts der Linie beim Friedhof am Hörnli.

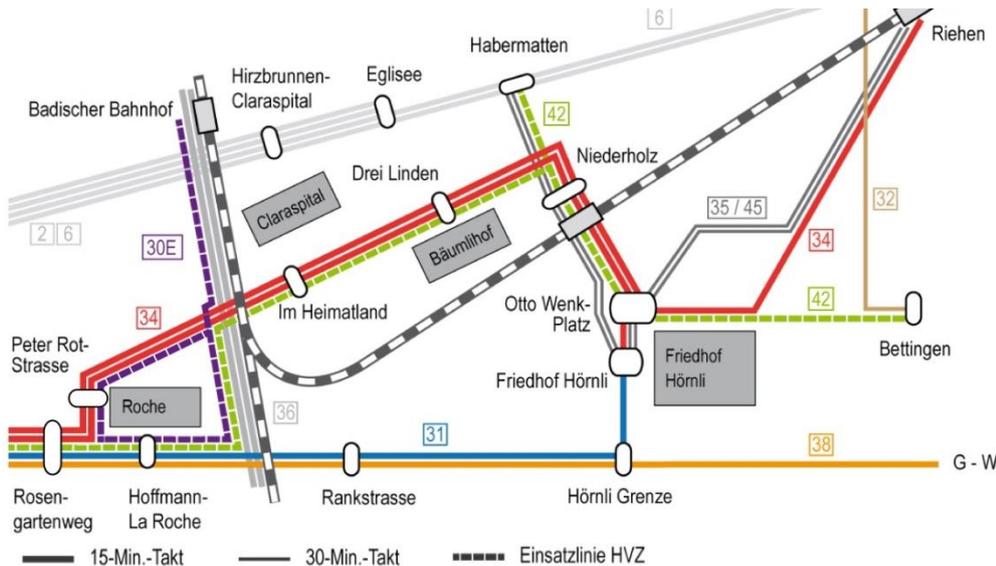


Abb. 2: Neues Buskonzept Wettstein-Riehen, umgesetzt im Dezember 2013

Landesgrenzüberschreitende Buslinien

Gemeinsam mit der Gemeinde Grenzach-Wyhlen haben der Kanton und die BVB die Busverbindung von und nach Basel deutlich verbessert: Seit Dezember 2014 verkehrt jeder Kurs der Linie 38 bis Grenzach-Wyhlen. Damit ist die deutsche Gemeinde tagsüber im 15-Minuten-Takt mit Basel verbunden. Vor allem berufstätige Pendlerinnen und Pendler nutzen dieses Angebot sehr gut.

Aufgrund der ebenfalls hohen Nachfrage – auch samstags – ist die Frequenz der Linie 604 zwischen Saint-Louis und Basel seit Dezember 2014 auf den 15-Minuten-Takt verdichtet. Die Kleinbuslinie 608 aus Bartenheim über Hégenheim ins Bachgrabengebiet bedient seit Frühling 2013 die Haltestelle Gartenstrasse in Allschwil. Von hier aus bestehen gute Verbindungen mit der Tramlinie 6 in die Stadt. Zwischen Gartenstrasse und Bachgraben ist die Linie derzeit nur gering ausgelastet.

Bus 37 und 47

Die Buslinien 37 und 47 wurden zum Fahrplanwechsel 2014 hin neu organisiert und verknüpft. Seitdem verkehrt die Linie 47 ganztags zwischen Muttenz und Böttingen, statt wie bis anhin nur zur Hauptverkehrszeit. Die Linie 37 hingegen fährt zur Nebenverkehrszeit nur noch zwischen Aeschenplatz und Dreispitz. Zudem verkehrt die Linie 37 neu abends sowie an den Wochenenden zwischen Aeschenplatz und Ulmenweg. Das Gellert- und Lehenmatt-Quartier sowie das Bethesda-Spital profitieren seitdem von einer verbesserten ÖV-Erschliessung.

Raum Erlenmatt und Schoren

Für den Raum Erlenmatt und Schoren sieht der Regierungsrat aufgrund der neuen Überbauungen eine bessere ÖV-Erschliessung vor. Da sich die Entwicklung der Areale verzögert hatte, hat der Kanton im Zeitraum 2014–2017 noch keine Änderungen am Busnetz realisiert. Vorerst garan-

tiert das bestehende Busangebot eine angemessene und gute Erschliessung für beide Gebiete. Ab 2018 soll ein neues Angebot diese Erschliessung verbessern (siehe Kapitel 5.2.1).

Nachfragebedingte Verdichtungen

Aufgrund des Wachstums des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) steigt auch die Nachfrage auf der Buslinie 50 zwischen dem Bahnhof SBB und dem Flughafen. Zeitweise – vor allem im Sommer und im Herbst – stösst die Linie an ihre Kapazitätsgrenzen. Seit dem Sommer 2014 ist der Fahrplan samstags sowie an den Sonntagnachmittagen verdichtet: Abgestimmt auf die Zugankünfte am Bahnhof SBB verkehrt – jeweils kurz nach der vollen und halben Stunde – ein Nonstop-Vorläuferkurs kurz vor den regulären Fahrten. Dank dieser Zusatzkurse liess sich der Fahrplan auf dem Rückweg vom EAP zum Bahnhof SBB auf einen 7.5-Minuten-Takt verdichten. Da sich dieses System bewährt, verkehrt die Buslinie 50 seit Dezember 2015 auch montags bis freitags während der Hauptverkehrszeit nach diesem Prinzip. Die Einführung weiterer Massnahmen ist für den Zeitraum 2018–2021 vorgesehen (siehe Kapitel 5.2.2).

3.1.3 Angebotserweiterungen S-Bahn Basel

Um eine bessere Fahrplanstabilität zu erreichen, hat die SBB GmbH im Fahrplan 2015 auf der Linie S6 (Wiesental–Riehen–Basel) die Abfahrtszeiten am Bahnhof SBB und am Badischen Bahnhof leicht angepasst und systematisiert. Damit konnten gleichzeitig Behinderungen im Gleisfeld des Badischen Bahnhofs verringert und die dortigen Aufenthaltszeiten reduziert werden – zumindest in eine Fahrtrichtung. Eine Fahrplanverdichtung zum Halbstundentakt auf der S6 an Sonn- und Feiertagen liess sich dagegen aus finanziellen Gründen seitens Baden-Württemberg, dem Hauptbesteller der Leistungen, noch nicht umsetzen⁵. Eine solche Angebotsverbesserung ist im Rahmen der für die nächsten Jahre geplanten Ausschreibungen vorgesehen. Auf der Hochrheinestrecke wiederum hat das Land Baden-Württemberg die Leistungen der RB Basel Bad. Bhf.–Waldshut–Lauchringen auf den Fahrplan 2017 für sechs Jahre neu vergeben. Das Fahrplanangebot blieb unverändert und entspricht wie auch auf der Oberrheinestrecke noch nicht einem S-Bahn-Standard.

In der Nordwestschweiz hat die SBB das Sitzplatzangebot in der HVZ deutlich erhöht, indem sie die S-Bahn-Triebzüge von Einfach- auf Doppel- oder von Doppel- auf Dreifachtraktion verstärkt hat. Ausserdem hat die SBB 2013/2014 auf der Linie S1 probeweise zusätzliche Stehplatzflächen eingesetzt, um die Fahrzeugkapazität zu erhöhen. Die SBB plant, auf der Linie S1 künftig definitiv solche Stehplatzflächen einzusetzen.

Kurzfristig nicht möglich war die geplante Wiedereinführung der durchgehenden Verbindung Nordwestschweiz–Elsass. Grund dafür sind die fehlende Kompatibilität der nordwestschweizerischen und elsässischen Fahrplansysteme und die damit verbundene geringe Wirtschaftlichkeit des Rollmaterialeinsatzes, bei gleichzeitig geringem Fahrgastpotenzial. Die angedachte halbstündliche Verlängerung während der Hauptverkehrszeit bis Saint-Louis wäre mit sehr hohen zusätzlichen Betriebskosten verbunden, bei einem sehr geringen Kostendeckungsgrad. Daher haben die Kantone der Nordwestschweiz mit den SBB und den französischen Partnern vereinbart, im Zusammenhang mit dem Schienenanschluss des EuroAirport das Ziel für Durchmesserlinien aus der Schweiz ins Elsass weiterzuverfolgen.

3.1.4 Angebotsänderungen im Bahnfern- und -güterverkehr

Aufgrund einer Grossbaustelle in Lausanne musste der Fernverkehr ab dem Fahrplan 2016 schweizweit neu organisiert werden. Für Basel heisst das: Die zweistündlich direkten ICN Basel–

⁵ Eine Fahrplanverdichtung an Sonn- und Feiertagen zum 30 Minuten-Takt wurde zwischen Zell im Wiesental und Lörrach-Stetten bereits 2014 eingeführt.

Biel–Lausanne/Genf werden bis ca. 2021 nur noch bis Biel verkehren. Nach Genf besteht in Biel eine Umsteigemöglichkeit am selben Perron. Wer von Basel aus nach Lausanne reist, steigt in Olten oder Bern um. Die Planungen für die kommenden Jahre sind im Kapitel 5.3.2 beschrieben.

Am 11. Dezember 2016 ist der Gotthard-Basistunnel (GBT) fahrplanmässig in Betrieb gegangen. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit im Fernverkehr zwischen Basel und Bellinzona – beziehungsweise Lugano – um rund 40 Minuten⁶. Ausserdem verkehren täglich zwei zusätzliche Züge von Basel nach Mailand, je einer via Luzern und via Bern-Lötschberg. Im Güterverkehr führt der GBT zu völlig neuen Perspektiven. Dies, obschon sich der Ceneri-Basistunnel (CBT) als südliche Fortsetzung noch im Bau befindet (siehe Kapitel 5.3.3).

Der Regierungsrat bedauert die Streichung der Nachtzugverbindungen der Deutschen Bahn auf Dezember 2016, da dies die Standortattraktivität Basel bezüglich Tourismus und Geschäftsreiseverkehr schwächt. Auch wenn die Österreichischen Bundesbahnen prüfen, einen Teil der Verbindungen zu übernehmen, insbesondere zwischen Basel, Berlin, Hamburg, Wien und Prag, werden andere wie diejenige nach Amsterdam aus dem Angebot verschwinden.

3.1.5 Neuorganisation der Bahnplanung in der Schweiz

Im Februar 2014 haben Volk und Stände deutlich der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) zugestimmt. Damit haben sie die Bahnplanung in der Schweiz grundlegend reformiert. Gemäss revidiertem Eisenbahngesetz sind die Kantone neu für die regionale Angebotsplanung verantwortlich und haben sich in Planungsregionen organisiert. Die Planungsregion Nordwestschweiz besteht vollständig oder teilweise aus den Gebieten der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern (östlich von Biel und Langenthal), Jura und Solothurn. Der Betrieb und der Substanzerhalt – sprich Unterhalt, Erneuerung und Modernisierung – sowie der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur⁷ sind dagegen alleinige Aufgabe des Bundes. Die erforderlichen Massnahmen werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Kantone beteiligen sich an diesen Ausgaben mit einer jährlichen Pauschaleinlage in den BIF.

Im Zusammenhang mit FABI und dem revidierten Gütertransportgesetz des Bundes (rechtswirksam seit 1. Juli 2016) sind mit dem Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan neue verbindliche Instrumente geschaffen worden. Sie bilden die Grundlage für Ausbauschritte und schreiben eine langfristige Abstimmung in der Trassennutzung des Schienennetzes zwischen Personen- und Güterverkehr fest.

3.1.6 Neuer Fachbereich S-Bahn bei der Geschäftsstelle Agglo Basel

Um für die neuen Aufgaben gemäss FABI – speziell für die Angebotsplanung der S-Bahn – gut vorbereitet zu sein, bevollmächtigten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft den Verein Agglo Basel mit der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn. Bei der Geschäftsstelle Agglo Basel ist seit Mai 2015 ein eigener Fachbereich S-Bahn für die grenzüberschreitende Angebotsplanung der S-Bahn Basel zuständig. Zu deren Aufgabenbereich gehört auch das von den beiden Kantonsparlamenten in Auftrag gegebene Vorprojekt zum Herzstück für eine S-Bahn mit Durchmesserlinien (siehe Kapitel 7.4.3). Ziel des neuen Fachbereichs ist es, die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel zu einem zukunfts- und leistungsfähigen trinationalen S-Bahn-System auszubauen und so die gute Erreichbarkeit in der Wachstumsregion Basel sicherzustellen.

⁶ Baustellen auf den Zufahrtsstrecken zum GBT können jedoch vorübergehende Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben.

⁷ Ohne die Bahninfrastruktur des Ortsverkehrs (z.B. der BVB) und für den reinen Tourismusverkehr.

3.1.7 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr

Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB)

Im Auftrag der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bietet die KBB auf der Basis einer interkantonalen Vereinbarung⁸ einen gemeinsamen, subventionierten Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen an. Dieser Dienst soll betroffenen Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel nicht selbstständig benutzen können, eine Grundmobilität ermöglichen. Subventioniert werden Fahrten, die von anderen Kostenträgern keine Zuschüsse erhalten.

Per 1. Januar 2016 haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft das System flexibilisiert. Neu können die beiden Kantone ihren Beitrag an Fahrten mobilitätseingeschränkter Personen unabhängig voneinander festlegen und entsprechende Steuerungsmassnahmen beschliessen. Die gemeinsame Geschäftsstelle bleibt bestehen. Deren Kosten verteilen die beiden Kantone transparent und verursachergerecht auf die Vertragsparteien. Eine entsprechende Anpassung des Staatsvertrags haben sie verabschiedet.

3.1.8 Sistierte Angebotsänderungen

Für die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Erlenmatt hat der Regierungsrat im ÖV-Programm vorgesehen, eine Tramverbindung vom Badischen Bahnhof über die Schwarzwaldallee und Erlenstrasse zum Riehenring zu bauen – mit einer neuen Haltestelle «Erlenmatt». Damit wollte er die Voraussetzungen für wesentliche Verbesserungen im ÖV schaffen wie beispielsweise die Stärkung des Badischen Bahnhofs als Umsteigeort, die Erschliessung des Entwicklungsgebietes Erlenmatt und die Schaffung eines ersten Teilstücks für einen Trammersatz der Buslinie 30. Der Grosse Rat hat das Projekt Tram Erlenmatt 2013 gutgeheissen. In der anschliessenden Referendumsabstimmung vom 18. Mai 2014 hat die Basler Stimmbevölkerung die Tramverbindung jedoch mit rund 52 Prozent Nein-Stimmen verworfen.

Die Linie 30E verbindet heute während der Hauptverkehrszeit den Badischen Bahnhof mit der Roche. Im Rahmen des Buskonzepts Wettstein-Riehen wollte der Regierungsrat, dass die Linie weiter bis zum Claraplatz verkehrt, um die wachsende Nachfrage durch den Arbeitsplatzschwerpunkt Roche auffangen zu können. Der Regierungsrat verzichtete allerdings auf die Verlängerung. Dies aufgrund der geringen Auslastung der Verbindung, aber auch, weil die Grenzacherstrasse bereits jetzt durch Busverkehr stark belastet ist.

Für die in einem vorgezogenen Budgetpostulat⁹ geforderte Taktverdichtung am Freitag- und Samstagabend fand der Kanton Basel-Stadt im Zeitraum 2014–2017 keine Lösung. Da die Verdichtung nur auf dem ganzen ÖV-Netz sinnvoll ist, um Anschlüsse zu gewährleisten, ist eine solche Massnahme nur gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft umsetzbar. Zumal die bestehende Kapazität auf den Tram- und Buslinien am Abend ausreicht, sind die hohen Kosten einer Taktverdichtung – auch vor dem Hintergrund der Sparmassnahmen des Kantons Basel-Landschaft – derzeit nicht gerechtfertigt. Die Verlängerung der Betriebszeiten um eine halbe bis ganze Stunde hat sich hingegen bewährt: Seit Dezember 2011 verkehren die Tramlinien in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag bis ca. ein Uhr nachts. Daher sieht der Regierungsrat von einer Taktverdichtung am Abend während der Laufzeit des ÖV-Programms 2018-2021 ab. Er erachtet das aktuelle Angebot als gut. Der Regierungsrat verfolgt die Entwicklung der Nachfrage jedoch permanent und ist bereit, gegebenenfalls entsprechende Massnahmen zu prüfen.

⁸ Vereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über Beitragsleistungen an Fahrten von mobilitätseingeschränkte Personen vom 13. Oktober 1998 (Stand 1. Januar 2016)

⁹ Vorgezogenes Budgetpostulat der UVEK (10.5363)

Basierend auf einem politischen Vorstoss¹⁰ hat das Amt für Mobilität unterstützt von externen Gutachtern die nautisch-technische Machbarkeit sowie das Potenzial und die Zweckmässigkeit eines Linienschiffbetriebs auf dem Rhein geprüft. Aus nautisch-technischer Sicht sowie unter gewissen Voraussetzungen und bestimmten Annahmen wäre ein solcher Betrieb machbar. Die Potenzialabschätzung mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel hat jedoch ergeben, dass die Nachfrage nach Linienschifffahrten gering ist. Das prognostizierte Fahrgastaufkommen würde zudem weitgehend aus Verlagerungseffekten von bestehenden Tram- und Buslinien herrühren. Mit parallel verlaufenden Bus- oder Tramlinien können die meisten Fahrgäste ihre Ziele in Basel genauso schnell erreichen. Aufgrund der hohen Betriebskosten eines Linienschiffverkehrs auf dem Rhein sind dessen Zweckmässigkeit und Kostendeckungsgrad sehr gering. Ökologisch betrachtet weist ein Schiff gegenüber einem Tram oder Bus zudem einen deutlichen Nachteil auf: Angesichts der grossen benötigten Energiemenge lässt sich ein Schiff – zumindest in absehbarer Zukunft – nicht ausschliesslich mit erneuerbarer Energie betreiben. Der Grosse Rat hat am 20. April 2016 den Anzug Mück betreffend Linienschiffahrt auf dem Rhein abgeschrieben und damit die ablehnende Haltung des Regierungsrates geteilt.

3.2 Nachfrageentwicklung

3.2.1 Nachfragentwicklung Tram und Bus

Die Nachfrageentwicklung im Kanton Basel-Stadt wird getrennt nach Haupt- und Ergänzungslinien betrachtet: Die Hauptlinien zeichnen sich durch tägliche Fahrzeiten von ca. 6–24 Uhr sowie durch einen Mindestgrundtakt von 15 Minuten aus. Die Ergänzungslinien dagegen erfüllen eine oder mehrere dieser Anforderungen nicht. Dem Regierungsrat liegen Daten zur Entwicklung der Nachfrage bis zum Jahr 2015 vor¹¹. Die Tram- und Buslinien, die mindestens abschnittsweise auf dem Gebiet Basel-Stadt verkehren, beförderten 2015 zusammen 181,44 Mio. Personen und verzeichneten insgesamt 469,32 Mio. Personenkilometer¹². Wie Abb. 3 und Abb. 4 darlegen, hat die Zahl beförderter Personen wie auch die Zahl der Personenkilometer seit 2011 stetig zugenommen. Besonders dazu beigetragen haben die Tramlinien 8, 10, 11 und 17 sowie die Buslinien 30, 38, 48 und 50.

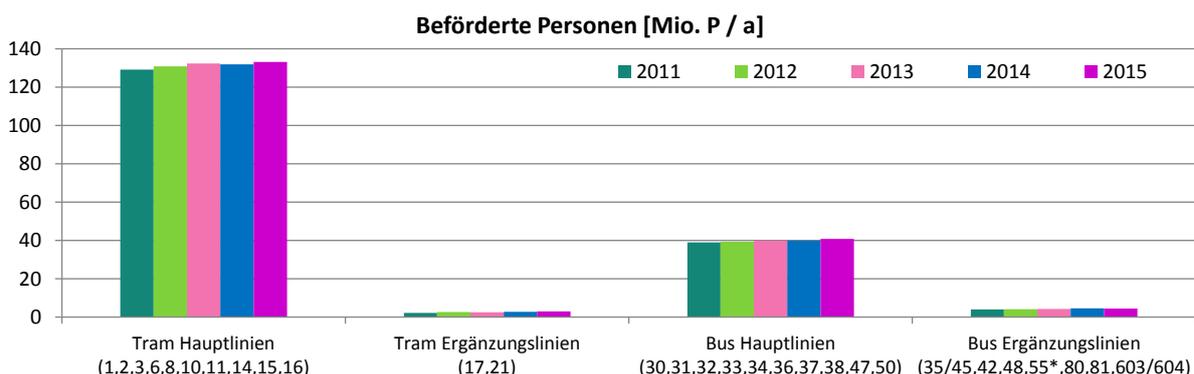


Abb. 3: Beförderte Personen [Mio. P/a] in Tram und Bus auf den Haupt- und Ergänzungslinien (*Daten Buslinie 55 nur bis 2014, da sie seit der Verlängerung der Tramlinie 8 im Dezember 2014 nicht mehr vom Kanton BS mitfinanziert wird)

¹⁰ Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend Linienschiffahrt auf dem Rhein (09.5293)

¹¹ Datengrundlagen sind Angaben der Transportunternehmen, u.a. aus den Geschäftsberichten 2015 der BVB und der BLT.

¹² Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird in Personenkilometern (Pkm) angegeben und berechnet sich aus der Anzahl der beförderten Personen und der durchschnittlichen Fahrweite.

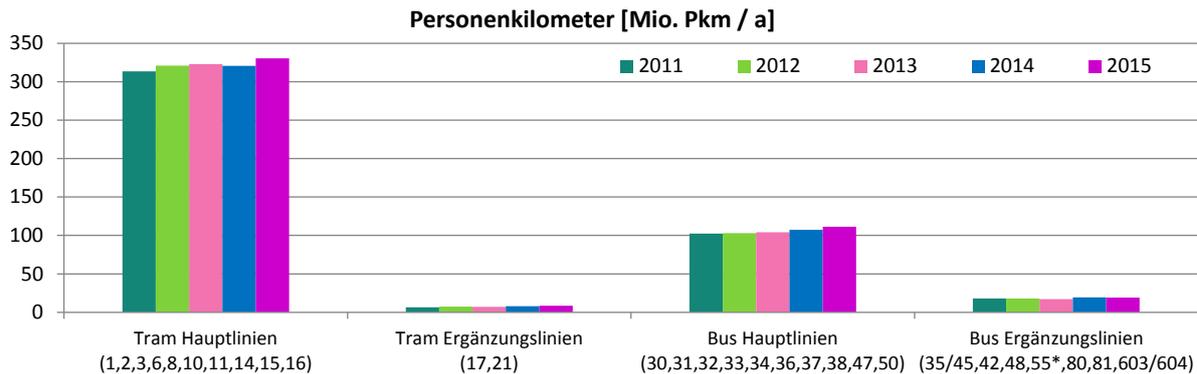


Abb. 4: Personenkilometer [Mio. Pkm/a] in Tram und Bus auf den Haupt- und Ergänzungslinien (*Daten Buslinie 55 nur bis 2014, da sie seit der Verlängerung der Tramlinie 8 im Dezember 2014 nicht mehr vom Kanton BS mitfinanziert wird)

3.2.2 Nachfrageentwicklung S-Bahn

Die Nachfrage nach S-Bahn-Fahrten in der Nordwestschweiz mit den Linien S1 und S3 sowie im Wiesental mit den Linien S5 und S6 ist erneut gestiegen. Im 2015 lag die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer bei rund 316 Mio. (siehe Abb. 5). Davon entfallen rund 248 Mio. Personenkilometer auf die S-Bahnen der Nordwestschweiz und rund 68 Mio. auf die S-Bahnen im Wiesental.

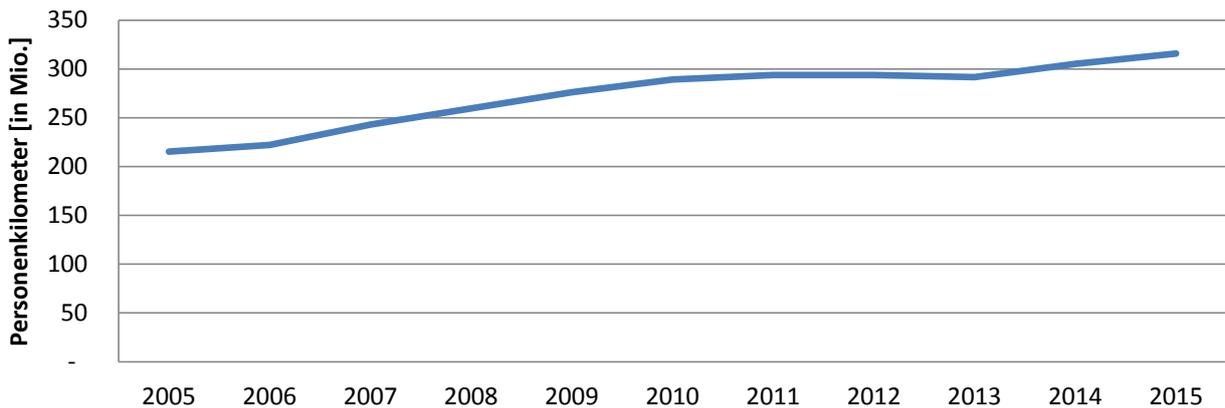


Abb. 5: Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer [Mio. Pkm/a]) der S-Bahn in der Nordwestschweiz und im Wiesental (Linien S1, S3, S5 und S6)

3.3 ÖV-Angebot Fahrplanjahr 2016

3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV

Die Qualität der räumlichen Erschliessung wird mittels ÖV-Güteklassen angegeben, die von bestehenden Haltestellen ausgehend berechnet werden. Die Güteklassen sind abhängig von der Haltestellenkategorie, dem Kursintervall (Anzahl Abfahrten pro Stunde) und der Distanz zur Haltestelle. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben eine gemeinsame Definition erarbeitet, die auf der (nicht mehr gültigen) VSS-Norm 640 290 basiert und schweizweite Vergleiche ermöglicht. Das Resultat ist eine Karte, welche die Güteklassen räumlich differenziert darstellt (siehe Abb. 6). Die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs zeigt sich daran, dass ein grosser Teil des Kantons den ÖV-Güteklassen A und B angehört. Nur in wenigen Gebieten der Stadt (zum Beispiel Mauerstrasse, Schoren, Rankhof, Gellert) und in sehr dünn besiedelten Gebieten in Riehen und Bettingen finden sich auch die Güteklassen C bis E.

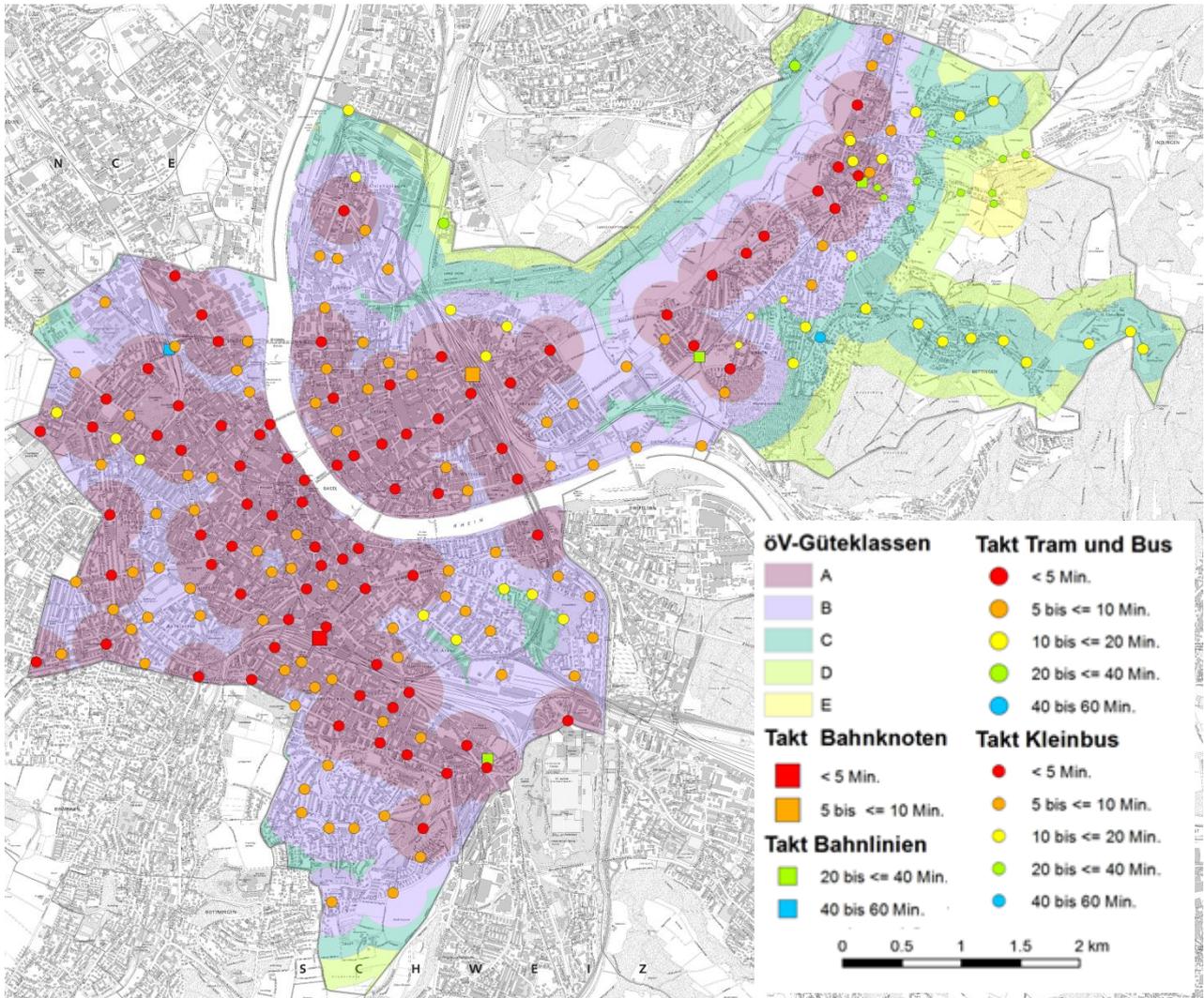


Abb. 6: ÖV-Güteklassen Kanton Basel-Stadt, Stand Fahrplan 2016. Haltestellen in BL sind berücksichtigt, falls sich durch diese eine Verbesserung der ÖV-Güte in BS ergibt.

3.3.2 Angebot S-Bahn

Das Angebot der S-Bahn im Jahr 2016 bleibt gegenüber den vergangenen Jahren unverändert; im Zeitraum des ÖV-Programms 2014–2017 hat es keine Änderungen gegeben.



Trinationale S-Bahn Basel RER trinational Bâle

- S-Bahn
RER
- S-Bahn, verkehrt nur zeitweise
RER, circule temporairement
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge
Arrêt avec correspondances tram/bus et trains intercity/à grande vitesse
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus
Arrêt avec correspondances tram/bus
- Halt
Arrêt
- Regional- und Interregiozüge/-expresse
Trains/express régionaux et interregionaux
- Anschlüsse
Correspondances

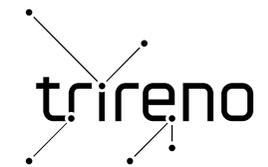


Abb. 7: Liniennetzplan trinationale S-Bahn Basel 2016 (Stand 30. August 2016)

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot S-Bahn Fahrplan 2016:

Beteiligte Besteller	Linie	Betreib.	Linienweg	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerk.
	S-Bahn	S1	SBB	Frick/Laufenburg - Basel SBB	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt
	S-Bahn	S1	SNCF	Basel SBB - Mulhouse	Halbstundentakt	Stundentakt	1 Zug alle 2h A
	S-Bahn	S3	SBB	Olten - Basel - Laufen (- Delémont - Porrentruy)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt B
	RE	S4	DB	Offenburg - Freiburg i. Br. - Basel Bad Bf - (Basel SBB)	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt C / D
	S-Bahn	S5	SBB GmbH	Weil am Rhein - Lörrach - Steinen	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt E
	S-Bahn	S6	SBB GmbH	Basel SBB - Lörrach - Zell im Wiesental	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt D
	Regionalbahn		DB	(Lauchringen -) Waldshut - Basel Bad Bf	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt F
	S-Bahn	S9	SBB	Olten - Läufelfingen - Sissach	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt

Legende der beteiligten Besteller

	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Basel-Landschaft
	Kanton Solothurn
	Kanton Aargau
	Kanton Jura
	Région Grand Est (F)
	Baden-Württemberg (D)
	Bund

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A unregelmässiger Fahrplan mit Taktlücken, Mo-Fr in den HVZ 2 Züge/Stunde
 - B Laufen - Porrentruy nur Stundentakt
 - C zusätzliche Züge Freiburg - Basel Bad.Bhf insbesondere in den HVZ, 5 Züge in HVZ bis Basel SBB
 - D für den Abschnitt Bahnhof SBB - Bad.Bhf ist der Kanton Basel-Stadt federführend als Besteller zuständig
 - E am Samstag nur Weil am Rhein - Lörrach, am Sonntag Weil am Rhein - Zell im Wiesental
 - F Halbstundentakt Montag bis Freitag nicht durchgängig; Lauchringen - Waldshut Stundentakt
- graue Schrift Angebot wird **nicht** vom Kanton Basel-Stadt (mit-)bestellt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2016:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich Spätver- kehr	Anmerk.
				Grund- takt	Morgen- spitze	Abend- spitze	morgens/ abends	Grund- takt	Vor- mittag	Grund-takt		
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof (- Eglisee - Riehen Dorf) <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglisee</i> <i>im Abschnitt Eglisee - Riehen Dorf</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 3	BVB	Burgfelden Grenze - Breite - Birsfelden Hard	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen (- Weil am Rhein Bahnhof) <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 7.5	7.5	15	10	15	A
				15	15	7.5	15	7.5 / 15	30	20	15	A B
	Tram 10	BLT	(Rod ersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispi tz - Arlesheim - Dornach <i>im Abschnitt Rod ersdorf - Flüh</i>	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	A
				30	15	15	30	30	30	30	30	
	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispi tz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 14	BVB	(Pratteln -) Rothausstrasse - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schiff lände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	C
	Bus 31	BVB	(Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - Friedhof Hörnli <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	15	15	15	15	15	15	10	15	
					15	15						
	Bus 38	BVB	Neuweilerstrasse - Bachgraben - Claraplatz - Hörnli + Grenze - Grenzach-Wyhlen SBG <i>im Abschnitt Claraplatz - Grenzach-Wyhlen</i>	15	15	15	15	15	30	30		DE
				15	15	15	60	15		60	60	
	Bus 32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben) <i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i> <i>im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben</i>	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15	F
				15	15	15	60 / 30	15	15	10		G
				15	15	15	15 / 20	15	15	20	15	
	Bus 33	BVB	Schiff lände - Spalentor - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schö nenbuch) <i>im Abschnitt Wanderstrasse - Letten</i> <i>im Abschnitt Letten - Allschwil - Schö nenbuch</i>	15	7.5	7.5	15	15	15	10	15	
				15	7.5	7.5	15	15	30	30	30	
				30	15	15	30	30	30	30	30	

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2016 (Fortsetzung):

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich Spätver- kehr	Anmerk.
				Grund- takt	Morgen- soitze	Abend- soitze	morgens/ abends	Grund- takt	Vor- mittag	Grund-takt		
 	Bus 34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Friedhof Hörnli / Riehen Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	H
			im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Friedhof Hörnli	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15	
			im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15	
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
			im Abschnitt Kleinhüningen - Stückli - Lange Erlen - Bad. Bahnhof	15	15	15	15 / 10	15	15	10	15	
			im Abschnitt Kleinhüningen - Stückli - Bad.	15	15	15		15				
 	Bus 37	BLT	Aeschenplatz - Ulmenweg (- Dreispitz - Bedrettostrasse - Bottmingen)	15	15	15	30	30	30	30	30	I J
			im Abschnitt Ulmenweg - Dreispitz	15	15	15						
			im Abschnitt Dreispitz - Bedrettostr. - Bottmingen		15	15						
  	Bus 47	BLT	Bottmingen - Bedrettostrasse - St. Jakob - (Muttentz/ Ulmenweg)	15	15	15	15	15	15	15	15	
			im Abschnitt St. Jakob - Muttentz	15	15	15	30	30	30	30	15	
			im Abschnitt St. Jakob - Ulmenweg				30	30	30	30		
 	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - EuroAirport	7.5	6	6	7.5	7.5	10	7.5	10 / 15	K
			Bahnhof SBB - Brausebad - Kannenfeldplatz - Im Wasenboden/ Bhf St. Johann - Friedrich Miescher- Str. - EuroAirport (hält an allen Haltestellen)	7.5	7.5	7.5	10	10	10	10	10 / 15	
			Bhf SBB - EuroAirport (Nonstopkurs)		30	30	30	30		30		

Legende:

fett	Angebot auf Kantonsgebiet BS
normal	Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
<i>kursiv</i>	Abweichung vom Grundangebot
	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Basel-Landschaft
	Kanton Solothurn
	Gemeinde Riehen
	Gemeinde Grenzach-Wyhlen
	Bund

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
- B Sa zwischen 12:30 und 19:00 Uhr 7.5'-Takt im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein Bahnhof
- C im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr in der HVZ Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- D im Abschnitt Neuw eilerstrasse bis Claraplatz kein Spätverkehr
- E Am Sonntag während der Badesaison des Gartenbads Bachgraben zwischen Bachgraben und Claraplatz verdichtet auf 10'-Takt
- F Mo-Fr zwischen 08:00 - 11:15 30'-Takt; Sa bis 11:00 stark reduziert; So erst ab 08:15
- G Mo-Sa ab 20:30 und So ab 19:30 nur bis Steingrubenweg
- H im Spätverkehr nur bis Bahnübergang (Weiterfahrt als Linie 32, nach Riehen Bahnhof Umsteigen in Habermatten)
- I Sa+So+Spätverkehr mit Kleinbus
- J verkehrt auch 12:00 bis 14:00
- K Mo-Fr in der HVZ, am Samstag und Sonntag grösstenteils verdichtet nach Prinzip Nonstop-Vorläuferkurs Hinfahrt 2' vor regulärem Kurs jew eils kurz nach der vollen und halben Stunde, auf Rückfahrt Verdichtung auf 6' bzw. 7.5'-Takt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2016:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich Spätver- kehr	Anmerk.
				Grund- takt	Morgen- spitze	Abend- spitze	morgens/ abends	Grund- takt	Vor- mittag	Grund- takt		
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Zoo - Barfüsserplatz - Schiffflände (- <i>Wiesenplatz</i>) <i>im Abschnitt Schiffflände - Wiesenplatz</i>		7.5	7.5		7.5				A
						7.5		7.5				A
	Tram E11	BLT	Reinach Süd- Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Markthalle - Heiliggeistkirche - Dreispitz - Reinach Süd		7.5							B
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Aeschenplatz - Dreispitz - Reinach Süd			7.5						B
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann		30	15						
	Bus 30E	BVB	Badischer Bahnhof - Roche		15	15						
	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30				C
	Bus 42	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Claraplatz		15	15						
	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30				C
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	15	15	15	15				
	Bus 55	SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (-Kandern)	30	30	30	30	30	60	60		
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				D, E
	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal	30	30	30	30	30	60	30	60	D
	Bus 603	Métro Cars	Schiffflände - Novartis Porte 10 - Village Neuf	60	30	30	60	60				
	Bus 604	Métro Cars	Schiffflände - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	15	15	60	60	60	F

Legende

- fette Schrift** Angebot auf Kantonsgebiet BS
normale Schrift Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
kursive Schrift Angebotsabweichung vom Grundangebot
-  Kanton Basel-Stadt
 -  Kanton Basel-Landschaft
 -  Landkreis Lörrach (D)
 -  Distribus, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières
 -  Gemeinde Riehen
 -  Bund

Anmerkungen

- A Sa nur nachmittags
- B fährt nicht während Schulferien
- C im Abschnitt Habermatten - Moosrain Linien 35/45 alternierend
- D im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- E Abschnitt Aeschenplatz - Pratteln nur bis 19 Uhr und ohne Sonntag
- F Spätverkehr nur Mo-Sa

4. Zielsetzungen 2018–2021

Die Ziele und strategischen Schwerpunkte des ÖV-Programms 2018–2021 basieren auf den rechtlichen Grundlagen und den Zielsetzungen weiterer aufeinander abgestimmter strategischer Planungsinstrumente. Die bisherigen Schwerpunkte, die im ÖV-Programm 2014–2017 aufgeführt sind, werden hier weiterentwickelt und ergänzt.

4.1 Grundlagen

4.1.1 Rechtliche Grundlagen

Bundesebene

Auf Bundesebene bestehen rechtliche Grundlagen, die für das Basler ÖV-Angebot in den nächsten Jahren von besonderer Bedeutung sind.

Gemäss dem **Behindertengleichstellungsgesetz** (BehiG)¹³ muss unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 der öffentliche Verkehr hindernisfrei zugänglich sein (siehe Kapitel 4.2.2).

Eine weitere Grundlage sind die gesetzlichen Änderungen aufgrund der Vorlage zu **Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur** (FABI), die seit dem 1. Januar 2016 rechtswirksam sind. FABI basiert auf zwei Säulen: der Finanzierung von Bahninfrastrukturen mittels eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie auf der Massnahmenplanung in einem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP), das in fünfjährigen Ausbausritten umgesetzt wird und so den Ausbau des Angebots ermöglicht.

Kanton Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt legt in seiner Verfassung die Grundzüge der Verkehrspolitik fest¹⁴. Bereits auf Verfassungsstufe ist definiert, dass der öffentliche Verkehr Vorrang geniessen soll. Das basel-städtische Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG BS) beinhaltet die Ziele, die Standortqualität des Kantons zu verbessern, das Kantonsgebiet zu erschliessen und einen grösstmöglichen Teil des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln¹⁵. Das Umweltschutzgesetz verlangt, dass der gesamte private Motorfahrzeugverkehr bis 2020¹⁶ im Vergleich zu 2010 um mindestens zehn Prozent abnehmen soll. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Kanton unter anderem den ÖV weiter ausbauen.

4.1.2 Strategische Planungsinstrumente

Die Zielsetzungen des ÖV-Programms 2018–2021 sind mit den folgenden strategischen Planungsinstrumenten abgestimmt:

Verkehrspolitisches Leitbild

Übereinstimmend mit der Kantonsverfassung und dem kantonalen Richtplan verfolgt die Basler Verkehrspolitik vier übergeordnete verkehrspolitische Ziele, die sich wechselseitig beeinflussen: gute Erreichbarkeit gewährleisten, Lebensqualität steigern, Verkehrssicherheit erhöhen und Kosteneffizienz sicherstellen. Der Regierungsrat hat 2015 im Verkehrspolitischen Leitbild festgelegt,

¹³ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002

¹⁴ Verfassung des Kantons Basel-Stadt § 30

¹⁵ Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (SG 951.100), § 2

¹⁶ Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991, § 13 Absatz 2

mit welchen Strategien und Massnahmen sich diese Ziele einer bedarfsgerechten, sicheren und effizienten Mobilität erreichen lassen.

Einen der sieben Schwerpunkte des verkehrspolitischen Leitbilds bildet der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere von grenzüberschreitenden Tram- und S-Bahn-Linien. Dazu kommen Massnahmen, welche die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen optimieren. Im Bereich ÖV listet das Leitbild folgende Massnahmen auf:

- Tramnetzentwicklung (Umsetzung Konzept Tramnetz 2020)
- Angebotsverbesserungen Busnetz
- Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel, inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus (z.B. Herzstück)
- Aufbau trinationale Bestellerorganisation S-Bahn
- Aufbau trinationaler Tarifverbund

Für den Zeitraum des ÖV-Programms 2018–2021 sieht der Regierungsrat die Umsetzung von Teilen der Tramnetzentwicklung sowie diverse Angebotsverbesserungen im Busnetz vor. Die Planung von Massnahmen betreffend S-Bahn und trinationalen Tarifverbund wird er in dieser Periode ebenfalls vorantreiben, aber voraussichtlich erst im Zeitraum der nächsten ÖV-Programme umsetzen.

Richtplan

Der kantonale Richtplan als strategisches Planungsinstrument des Regierungsrates dient dazu, die raumwirksamen Tätigkeiten des Kantons aufeinander abzustimmen. Die Leitsätze des kantonalen Richtplans¹⁷ zum öffentlichen Verkehr lauten wie folgt (siehe Richtplan Seite 156):

- *Die Region Basel ist für den Personenfernverkehr besser in das schweizerische und europäische Städtennetz einzubinden. Angesichts knapper Kapazitäten des Schienennetzes gewinnt eine intelligente Abstimmung zwischen dem Personen- und dem stark wachsenden Güterverkehr (NEAT-Effekt) an Bedeutung.*
- *Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.*
- *Die Achsen des öffentlichen Verkehrs sind so auszugestalten, dass dieser behinderungsfrei verkehren kann, gleichzeitig sind Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖV-Betriebes sicherzustellen.*

Das ÖV-Programm ist auf diese Leitsätze abgestimmt.

Agglomerationsprogramm Basel

Ende 2016 werden die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach und der Communauté d'Agglomération des Trois Frontières das Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation beim Bund einreichen. Die darin enthaltenen Handlungsstrategien und Infrastrukturmassnahmen sollen eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sicherstellen, die Verkehrs- und Umweltbelastungen verringern und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöhen.

Zu den Massnahmen gehören der Ausbau des S-Bahn-Angebots und die Realisierung neuer Durchmesser-Verbindungen; sie bilden das Rückgrat des ÖV in der Region. Gleichzeitig beabsichtigt die Agglomeration Basel die Feinverteilung im Nahverkehr (Bus, Tram) auszubauen und

¹⁷ Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.): Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012. Vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen. Siehe www.richtplan.bs.ch

ihre Zuverlässigkeit und Qualität (Reisezeit, Pünktlichkeit) zu sichern. Kernelement des Nahverkehrsausbaus ist eine namhafte Erweiterung des Tramnetzes und dessen optimale Abstimmung auf das S-Bahn-Netz. Die Planung basiert auf der von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft durchgeführten strategischen Tramnetzplanung zum Tramnetz 2020.

Im Zeitraum des vorliegenden ÖV-Programms werden die beiden Kantone neben den Bus-Projekten der 3. Generation auch die zwei Tramprojekte aus der 1. und 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel in Betrieb nehmen, nämlich die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis und die Tramverbindung Margarethenstich¹⁸ (siehe Kapitel 0).

4.2 Strategische Schwerpunkte

Die rechtlichen Grundlagen und strategischen Planungsinstrumente bilden die Grundlage für die Schwerpunkte, die im Zeitraum 2018–2021 die Weiterentwicklung des ÖV vorantreiben sollen. Diese Kernpunkte werden in den folgenden Kapiteln ausgeführt:

- Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes und der Infrastrukturplanungen
- Erhöhung Fahrgastkomfort (u.a. hindernisfreier Zugang zum ÖV)
- Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern im ÖV (*neu als eigenständiges Kapitel*)
- Förderung und Verbesserung der Transportkette
- Weiterentwicklung in den Bereichen Tarife, TNW, Organisationsstrukturen
- Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards
- Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

4.2.1 Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes und der Infrastrukturplanungen

Im Zeitraum des ÖV-Programms 2018–2021 treibt der Regierungsrat das ÖV-Angebot sowie die Infrastrukturplanungen weiter voran. Wie bereits im letzten ÖV-Programm liegt der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des baselstädtischen ÖV auch im jetzigen Programm beim Ausbau des Tram- und Busangebots. Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 bis Saint-Louis und der Tramverbindung Margarethenstich nimmt der Kanton Basel-Stadt nach der Verlängerung der Tramlinie 8 bis Weil am Rhein weitere Elemente der Tramnetzerweiterung in Betrieb (siehe Kapitel 0). Auch im Bereich Bus kommt es zu diversen Neuerungen (siehe Kapitel 5.2). Nur wenige Änderungen erfahren der Regional- und Fernverkehr der Bahn (siehe Kapitel 5.3 und 5.3.2). Bei den Planungen der Angebotsänderungen legt der Regierungsrat ein besonderes Augenmerk auf mögliche Zielkonflikte wie beispielsweise ÖV-Ausbau versus Lärmbelastung oder ÖV-Beschleunigung versus Aufenthaltsqualität.

4.2.2 Erhöhung Fahrgastkomfort

Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs spielt für die Fahrgäste neben einem guten und zuverlässigen Angebot auch der Komfort eine bedeutende Rolle. Folgende Massnahmen tragen zu einem hohen Fahrgastkomfort bei:

Neue Fahrzeuge bei Tram und Bus

Im ÖV-Programm 2014–2017 hatte der Regierungsrat die Beschaffung neuer Tramzüge angekündigt. Bis Anfang 2018 werden alle 61 neuen Flexity-Trams ausgeliefert sein und einen Gross-

¹⁸ Vorbehältlich des Landratsbeschlusses im Kanton Basel-Landschaft im 1. Quartal 2017

teil der älteren Tramgeneration ersetzen. Ab diesem Zeitpunkt fährt die BVB die fahrplanmässigen Leistungen zu mehr als 95 Prozent mit durchgängig niederflurigen Trams der Typen Combino und Flexity. Die verbleibenden älteren Fahrzeuge mit nur einem Niederflureinstieg kommen grundsätzlich nur noch zu den Hauptverkehrszeiten und bei Grossanlässen zum Einsatz.

Seit Dezember 2015 sind zudem alle 55 neuen CITARO 530 EURO VI Gelenkbusse ausgeliefert und in Betrieb. Sie sind emissionsärmer und leiser als die älteren Fahrzeuge und damit deutlich stadt- und quartierverträglicher.



Abb. 9: Neues Flexity-Tram (links) und neuer CITARO 530 EURO VI- Gelenkbus (rechts)

Um Erfahrungen mit der Technologie der fahrdrahtunabhängigen Elektrobusse zu sammeln, plant die BVB ab 2018 Testfahrzeuge einzusetzen. Ab 2019 bereitet die BVB die nächste Busbeschaffung vor, weil voraussichtlich ab dem Jahr 2020 die ersten der zwischen 2008 und 2010 erstandenen Gasbusse ersetzt werden müssen. Auch bei dieser Beschaffung sollen vorzugsweise fahrdrahtunabhängige Elektrobusse ausgeschrieben werden. Künftig dürfen nur noch Fahrzeuge beschafft werden, die ausschliesslich mit erneuerbarer Energie betreibbar sind (siehe Kapitel 4.2.3).

Fahrgastinformation und Vertrieb

Die BVB wird in den nächsten Jahren die Echtzeit-Informationen und die Darstellung der Anschlussverbindungen weiterentwickeln und verbessern. Ziel ist einerseits die Erhöhung der Verlässlichkeit bestehender Systeme (z.B. DFI) und andererseits der Ausbau dieser Information (z.B. Installation weiterer Indoorscreens). Bis 2017 rüstet die BVB ihre 278 Haltestellen mit insgesamt 660 neuen Informationsstelen aus. Diese ersetzen die veralteten Haltestellentafeln. Auch die Baselland Transport AG (BLT) hat 150 der neuen Stelen auf ihrem Liniennetz aufgestellt. Dadurch wird die Fahrgastinformation an den Haltestellen ergänzt und gebündelt. Auch die elektronischen Vertriebskanäle werden weiterentwickelt und verbessert. Ein starker Fokus liegt dabei auf dem Ausbau der Online-Vertriebskanäle. Im September 2016 hat die BVB zusammen mit der BLT als ersten Schritt die mobile U-Abo App eingeführt. Auch eine Ticket-App für die gesamte *triregio* soll künftig das Vertriebsangebot erweitern.



Abb. 10: Neue Informationsstelen der BVB am Barfüsserplatz

Wartehallen

Zusammen mit dem Bau- und Verkehrsdepartement hat die BVB ein Haltestelleninfrastruktur-Konzept erstellt, das den Bedarf bis ca. 2023 aufzeigt. Ein zentrales Element sind dabei die Wartehallen. An den stärker frequentierten Haltestellen plant die BVB für den Zeitraum von 2017 bis 2024 rund 160 zusätzlicher solcher Bauten. Es handelt sich um das bewährte Modell «Parapluie», das seit 2009 das Vorgängermodell sukzessive ersetzt. Grösse und Typ richten sich sowohl nach den Haltestellenfrequenzen als auch nach dem verfügbaren Raum. Der Ersatz bzw. Neubau von Wartehallen wird bei Bedarf mit anderen Baumassnahmen im Haltestellenbereich koordiniert. Ein Antrag an den Grossen Rat zur Finanzierung der Wartehallen ist in Vorbereitung.

Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten

Pünktlichkeit sowie möglichst kurze Fahrzeiten machen den ÖV für die Fahrgäste attraktiv. Um die Transportkette zu verbessern (siehe Kapitel 4.2.4) strebt der Kanton Basel-Stadt daher eine stetige Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie eine Verkürzung der Fahrzeiten an. Die Umsetzung solcher Beschleunigungsmassnahmen erfolgt kontinuierlich, sei es im Zusammenhang mit der Erneuerung von Lichtsignalanlagen oder aber gezielt dort, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Dadurch erzielte der Kanton bereits diverse Verbesserungen; zu nennen sind hier insbesondere die Busbeschleunigung für die Buslinie 30 im Cityring (2014), die Trambeschleunigung durch bauliche Massnahmen in der Hammerstrasse nahe beim Wettsteinplatz (2015), die LSA-Priorisierung der Buslinien 80/81 in der Breite oder die Optimierung der Tram- und Busbeschleunigung am Knoten Nauenstrasse/Centralbahnplatz (beide 2016). Auch künftig setzt der Regierungsrat Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung und Verkürzung von Fahrzeiten um.

Aufgrund der Schaffung neuer Tempo-30-Zonen ist der ÖV in manchen Strassenabschnitten von Temporeduktionen betroffen. Um den Zielkonflikt ÖV-Beschleunigung versus Aufenthaltsqualität und die daraus entstehenden Fahrzeitverlängerungen auszugleichen, erarbeitet der Kanton gemeinsam mit der BVB Kompensationsmassnahmen entlang der jeweiligen Linien.

Hindernisfreier Zugang zum ÖV

Rollstuhlfahrende, Gehbehinderte, aber auch viele ältere Menschen können den ÖV nur selbstständig nutzen, wenn dieser hindernisfrei zugänglich ist. Auch Fahrgäste, die mit viel Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind, brauchen einen niveaugleichen Einstieg. Insgesamt ist der hindernisfreie Zugang für alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs komfortabel und erhöht die Attraktivität des ÖV generell. Das Ein- und Aussteigen geht rascher vonstatten, wodurch sich die Haltezeiten verkürzen. Dies wiederum erlaubt einen stabileren und zuverlässigeren Fahrplan und verbessert die Wirtschaftlichkeit des Betriebs.

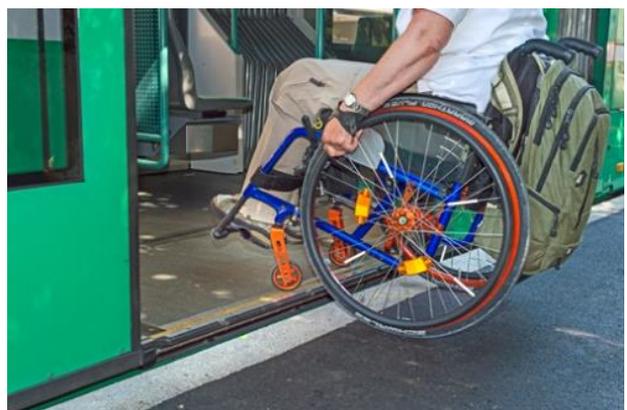


Abb. 11: Hindernisfreier Zugang ins Tram

Für die Schaffung eines hindernisfreien öffentlichen Verkehrs hat der Bund im BehiG (siehe Kapitel 4.1.1) eine Anpassungsfrist bis 2023 gesetzt. In dieser Zeit müssen die Kantone und Gemeinden zusammen mit den Transportunternehmen prüfen, welche Massnahmen sich zur Beseitigung

von baulichen Hindernissen im ÖV mit verhältnismässigem Aufwand treffen lassen und wo allenfalls Ersatzlösungen nötig sind.

Bereits im November 2012 hat der Grosse Rat die Ausgaben für die Projektierung erster Anpassungen der Allmendinfrastruktur und der Finanzierung notwendiger Fahrzeugumbauten der BVB dienen (GRB12/46/6.1G) bewilligt. In diesem Rahmen hat das Parlament auch den Grundsatz genehmigt, dass die Haltekanten der Tramhaltestellen auf 27 cm erhöht werden. Dadurch werden die Höhendifferenz und die Abstände zwischen den Fahrzeugen und dem Trottoir bzw. Perron minimiert, was den Fahrgästen einen möglichst niveaugleichen Einstieg garantiert. Im Januar 2016 hat der Grosse Rat zudem einen Kredit für die Projektierung von fünf Gesamtprojekten mit dringlichem Erhaltungsbedarf beschlossen (GRB 16/01/07G). Die Projektierung weiterer Vorhaben sowie die Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen inklusive Anpassung der Fahrzeuge bilden in den nächsten Jahren die Schwerpunkte. Die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs fliessen in die Planungen ein und lösen allenfalls Verbesserungsmassnahmen aus. Bei der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tramnetz besteht in Basel-Stadt grosser Handlungsbedarf. Bisher sind erst sechs Prozent der Tramhaltestellen hindernisfrei gestaltet. Gut die Hälfte der Tramhaltestellen erfüllen nicht einmal die nötigen Mindestanforderungen, damit sich die Klapprampe verwenden lässt. In den kommenden Jahren untersucht der Kanton deshalb sämtliche Haltestellen, um zu erkennen, wie sich der Zugang dort hindernisfrei gestalten lässt. Wenn immer möglich erfolgen die baulichen Anpassungen im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen, sprich zu einem Zeitpunkt, wenn ohnehin gebaut wird. Bei den Kosten ist die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen.

Der Kanton treibt die Umsetzung des BehiG auch auf dem Busnetz voran, ein entsprechender Ratschlag zuhanden des Grossen Rats wurde im Oktober 2016 vom Regierungsrat verabschiedet.

4.2.3 Einsatz von 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern im ÖV

Seit dem 9. Juli 2015 ist die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖVG SG 951.100) wirksam. Damit sind die Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr mittelfristig zur ausschliesslichen Verwendung erneuerbarer Energie verpflichtet. Das bedeutet, dass nach einer Übergangsfrist von zwölf Jahren im Regelbetrieb im Ortsverkehr nur noch Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Dies trifft auch auf den Trambetrieb respektive auf die Stromversorgung des Tramnetzes zu. Nicht von dieser Auflage betroffen sind Leistungen des ÖV ausserhalb des Ortsverkehrs, also die Eisenbahn, die Regionalbuslinien und die grenzüberschreitenden Verbindungen nach Deutschland und Frankreich.

Die Trams werden auf dem Gebiet Basel-Stadt heute bereits mit Strom aus 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben. Um auch den gesetzlichen Forderungen im Busbetrieb nachkommen zu können, muss die BVB bei der nächsten Busbeschaffung 2020, wenn die 38 Gasbusse ausgetauscht werden, entsprechende Fahrzeuge kaufen. Die BVB arbeitet bereits heute intensiv am Projekt «Bus der Zukunft», um vorbereitet zu sein, wenn sie in den Jahren 2018/2019 den Busersatz ausschreibt.



Abb. 12: Kleinbus mit Elektroantrieb aus der Testphase der BVB im April und Mai 2015

Kauf und Betrieb von Fahrzeugen mit entsprechender Antriebstechnik sind nach aktuellem Stand der Kenntnisse mit Mehrkosten verbunden.

Sollte sich abzeichnen, dass eine Beschaffung von Bussen, die ausschliesslich mit erneuerbarer Antriebsenergie funktionieren, zu unverhältnismässig hohen Mehrkosten für den Kanton führt, kann der Grosse Rat auch Ausnahmen von der gesetzlichen Verpflichtung der Verwendung erneuerbarer Energieträger vorsehen.

4.2.4 Förderung und Verbesserung der Transportkette

In der Regel gelangen die ÖV-Fahrgäste zu Fuss zur Haltestelle. Da aber auch ein Teil mit dem Velo oder dem Auto bis zur Haltestelle fährt, ist der ÖV auf eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln angewiesen. Auch das Umsteigen zwischen ÖV-Linien bildet ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Systems. Ausbau und Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sind wichtige Massnahmen, damit der ÖV attraktiv bleibt. Der Kanton Basel-Stadt plant und realisiert daher innerhalb der Kantonsgrenzen geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Transportkette. Das Agglomerationsprogramm Basel enthält in jeder Generation einige Projekte in verschiedenen Teilräumen der Agglomeration, die darauf abzielen, die so genannten ÖV-Drehscheiben attraktiver zu machen.

In der Region Basel gibt es heute insgesamt rund 2000 Park&Ride-Abstellplätze. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt den Ausbau oder die Neueinrichtung solcher Plätze finanziell durch den Pendlerfonds, der durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung gespeist wird. Seit seiner Einführung im Jahr 2013 fördert der Fonds Projekte innerhalb der trinationalen Agglomeration Basel, die dazu beitragen, den umweltverträglichen Pendlerverkehr zu fördern. Zu diesen Vorhaben zählt vor allem der Bau von Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen. Im Zeitraum des ÖV-Programms 2018–2021 fördert der Kanton Basel-Stadt in der Agglomeration Basel den Bau weiterer solcher Anlagen.

Im 2014 vom Regierungsrat verabschiedeten Teilrichtplan Velo bildet die Schaffung quantitativ ausreichender sowie qualitativ guter und sicherer Abstellplätze in der ganzen Stadt eine von insgesamt acht Teilstrategien. Wichtige ÖV-Haltestellen wie Bahnhöfe, Knotenpunkte, S-Bahn-Stationen oder Endhaltestellen des Tram- und Busverkehrs sollen mit Veloabstellplätzen oder Bike&Ride-Anlagen ausgestattet sein¹⁹. In der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms zum Teilrichtplan Velo wurden die Bike&Ride-Anlagen nach ihrer Wichtigkeit priorisiert. Der Bund hat die Umsetzung der im TRP Velo festgesetzten Bike&Ride-Anlagen bereits im Agglomerationsprogramm der 2. Generation genehmigt.

Die SBB und der Kanton haben gemeinsam ein Konzept betreffend Veloabstellplätze am Bahnhof SBB erarbeitet. Demnach sind im Rahmen von Grossbauprojekten am Bahnhof SBB ausreichend Veloabstellplätze z.B. in der Form von Velostationen zu realisieren. Provisorische Abstellplätze sollen bis zur Realisierung der neuen Abstellplätze den Bedarf abdecken. Für den Badischen Bahnhof plant der Regierungsrat südlich des Bahnhofsgebäudes ein unterirdisches Veloparking für ca. 1000 Velos mit einer direkten Verbindung zum 2014 neu eröffneten Perronzugang Süd (Riehener Tunnel).

Auch das Fuss- und Wanderwegenetz in Basel knüpft vorzugsweise an ÖV-Haltestellen an. Am Bahnhof SBB, am Badischen Bahnhof sowie in der Basler Innenstadt befinden sich zudem Informationsstelen, die Bestandteil des neuen Fussgängerorientierungssystems des Kantons Basel-Stadt sind und Hinweise auf den ÖV enthalten. Carsharing ermöglicht einen autofreien Lebensstil und dient der Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsformen. So sind Carsharing-Stationen

¹⁹ Siehe www.mobilitaet.bs.ch > Velo > Veloverbindungen > Teilrichtplan Velo

auch an den Bahnhöfen zu finden. Als Pilotprojekt hat *Catch a Car* in Basel 2014 ein stationsungebundenes *Carsharing* lanciert, das nun aufgrund der positiven Resonanz in der Testphase dauerhaft in Basel angeboten wird. *Catch a Car* dient in Basel als Ergänzung zum ÖV. Carsharing-Nutzer/-innen sind überdurchschnittlich häufig mit dem ÖV unterwegs und besitzen weniger Autos²⁰. Dies reduziert auch die Nachfrage nach Parkplätzen.

Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen spielen eine bedeutende Rolle als ÖV-Umsteigeknoten, wo Fahrgäste von der Bahn auf die Feinverteiler Tram und Bus umsteigen. Der verfügbare Raum für Haltestellen ist an den Bahnhöfen stark beansprucht. Im Rahmen der anstehenden Umgestaltung der Haltestellen gemäss BehiG soll die heutige Situation nach Möglichkeit verbessert werden. Der Spielraum hierfür ist aufgrund der Vielfalt und Dichte der Nutzungen jedoch beschränkt.

Am **Badischen Bahnhof** hat die Deutsche Bahn 2014 den «Ausgang Süd» als zweite Verbindung von den Perrons zum Bahnhofplatz geöffnet. Die Wege, und damit die Umsteigezeiten zwischen Bahn und Tram oder Bus, haben sich dadurch teilweise verkürzt. Diese Massnahme war ein Baustein des Entwicklungskonzeptes Badischer Bahnhof, das im Februar 2014 vom Regierungsrat genehmigt wurde. Das Bau- und Verkehrsdepartement und die Deutsche Bahn AG prüfen derzeit die Verlängerung einer Personenunterführung als direkte Verbindung zum Hirzbrunnenquartier. Der Zugang zu den meisten Perrons ist derzeit nicht hindernisfrei und entspricht nicht den Vorgaben des BehiG.

Handlungsbedarf besteht auch bei den Publikumsanlagen im **Bahnhof SBB**. Die aktuellen Personenströme bringen den Bahnhof an die Grenzen seiner Kapazität. Dies zeigt sich besonders bei der Passerelle und den Abgängen (Rolltreppen) zu den Perrons. Die Passerelle erschliesst jedoch nicht nur die Perrons, sondern ist zudem die wichtigste Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen der Innenstadt und dem Gundeldingerquartier. Für den Kanton Basel-Stadt ist es wesentlich, dass diese Funktion auch künftig erhalten bleibt. Zusammen mit dem Bund, den SBB und dem Kanton Basel-Landschaft wird sich Basel-Stadt in den kommenden Jahren auf den Ausbau des Bahnhofs fokussieren. Dabei stehen vor allem die Interessen der ÖV-Kundinnen und -Kunden im Vordergrund, wobei die Schnittstellen zu Stadtentwicklungsprojekten im Bahnhofsumfeld sorgfältig abzustimmen sind.

4.2.5 Weiterentwicklung in den Bereichen Tarife, TNW und Organisationsstrukturen

Tarife und TNW

Die Tarifgestaltung ist primär Aufgabe des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW). Dieser wird bei der Weiterentwicklung des Tarifangebots durch die Kantone unterstützt. Mit dem Ausbau des grenzüberschreitenden ÖV wird drängt sich ein trinational harmonisiertes Fahrausweissortiment zunehmend auf. Bei der Inbetriebnahme der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein hat der TNW pragmatische Angebote entwickelt, doch es fehlt weiterhin ein einheitliches Angebot. Dementsprechend sind die Tarife nach wie vor unübersichtlich und für Gelegenheitskundinnen und -kunden kaum verständlich. Bis zur Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 3 nach Saint-Louis sucht der TNW zusammen mit den französischen Partnern kurzfristig eine Lösung. Mittelfristig, also während der Laufzeit dieses ÖV-Programms, setzt sich der Regierungsrat beim TNW für die Entwicklung eines einfachen, transparenten und attraktiven Tarifangebotes für den grenzüberschreitenden Verkehr ein. Eine solche Lösung ist nur im Einvernehmen mit den weiteren Kantonen der Nordwestschweiz und den zuständigen Stellen in Frankreich und Deutschland umsetzbar.

Angestrebt ist ein grösserer Beitrag der Nutzerinnen und Nutzer an die Finanzierung. Dies aufgrund der finanziellen Lage von Bund und Kantonen und der laufenden Weiterentwicklung des

²⁰ Studie der ETH, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme 2016: Analyse und Modellierung des Mobility-Pilotprojekts *Catch a Car* zu free-floating Carsharing.

ÖV-Angebots. Der TNW muss die Tarife deshalb weiterentwickeln, denn die Erlöse pro Personenkilometer sind heute im schweizweiten Vergleich insgesamt tief, vor allem weil das U-Abo für Kundinnen und Kunden mit längeren Pendlerwegen extrem billig ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass beim TNW auch künftig, wie im nationalen Direkten Verkehr, in regelmässigen Abständen Tarifmassnahmen erfolgen.

Im Rahmen einer Neuorganisation hat der TNW eine Verbundstrategie erarbeitet, die jeweils die Tätigkeitsschwerpunkte für vier Jahre definiert. Neben organisatorischen Fragen stehen auch der Auftritt des TNW (Marketingstrategie), die einfache Verständlichkeit des Tarifsystems sowie verschiedene Fragen zur Finanzierung im Zentrum. Im Rahmen der Verbundstrategie haben sich die beteiligten Kantone den Auftrag verordnet, eine Bestellerstrategie für den TNW zu erarbeiten. Diese wird eine gemeinsame Sicht der Kantone zur Weiterentwicklung des Tarifverbunds beinhalten.

Organisationsstrukturen

Die bestehenden Organisationsstrukturen im öffentlichen Verkehr werden regelmässig hinterfragt, weiterentwickelt und an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst. Die Kantone haben denn auch in den vergangenen Jahren auf verschiedenen Ebenen neue Strukturen geschaffen oder bestehende angepasst. So hat sich der TNW neu organisiert und mit der Schaffung einer unabhängigen Geschäftsstelle im Jahr 2014 weiter professionalisiert. Dank der neuen Vereinsstruktur bezieht der TNW die Besteller ausserdem verstärkt in die Entscheidungen ein.

Der Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die BVB und die BLT vom 26. Januar 1982 (SG BS 953.800, SG BL 480.1) ist in mehreren Punkten reformbedürftig; er basiert auf einer kartellartigen Verteilung der Leistungen im öffentlichen Nahverkehr zwischen den Transportunternehmen BVB und BLT. Dies erschwert die Planung und kann Entwicklungen blockieren, die hinsichtlich eines kundenfreundlichen und wirtschaftlich zweckmässigen Angebots sinnvoll wären. Deshalb hat der regierungsrätliche Lenkungsausschuss Partnerschaftsverhandlungen der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt 2013 entschieden, dass der Staatsvertrag überprüft werden soll.

Basierend auf einem Zwischenbericht der Verhandlungsdelegationen hat der Lenkungsausschuss den zwei Regierungen empfohlen, eine weitreichende Anpassung der Organisationsstruktur zu erwägen und einen Verkehrsverbund vertieft zu prüfen. Ende 2014 haben die Regierungsräte Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen, dieser Empfehlung mit dem Ziel einer höheren Effizienz in der Steuerung des öffentlichen Verkehrs über enger abgestimmte Planung, Bestellung und Controlling zu folgen. Mit dem im April 2016 vom Landrat verlangten Rückzug des Kantons Basel-Landschaft aus dem gemeinsamen Projekt ist die Prüfung eines Verkehrsverbunds vorerst gestoppt. Der Regierungsrat setzt sich jedoch weiterhin für eine Verbesserung in der Steuerung des öffentlichen Verkehrs ein.

4.2.6 Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards

Gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn führt der Kanton Basel-Stadt alle zwei Jahre umfassende Fahrgastbefragungen zur Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs durch. Die Fragen betreffen Angebot und Dienstleistungen sowie Verbesserungsmöglichkeiten bei der Produkte- und Servicequalität. Die Ergebnisse vergleichen die Kantone jeweils mit denjenigen der Vorjahre, woraus sich Rückschlüsse auf die Wirksamkeit einzelner Massnahmen ableiten lassen. Die Kundenzufriedenheitsumfrage vom Herbst 2015 zeigt: Die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt sind mit dem Angebot sehr zufriede-

den²¹. Um diese hohe Kundenzufriedenheit auch künftig zu erreichen, sind die Transportunternehmen herausgefordert, gezielte Qualitätsverbesserungen durchzuführen.

Mit Unterstützung des Bundesamts für Verkehr haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Jura und Solothurn per 2014 ein Bonus-Malus-System für die S-Bahn-Leistungen der SBB eingeführt. Damit wollte man für die SBB einen Anreiz schaffen, bestehende Schwachstellen zu erkennen und die Qualität zu verbessern. Die Kantone haben in diesem System Qualitätsmerkmale wie Kundenzufriedenheit, Pünktlichkeit, Zugausfälle sowie die Sauberkeit im Zug und am Bahnhof untersucht. Für das Jahr 2014 haben die SBB aufgrund guter Bewertungen einen Bonus von insgesamt 80'000 Franken erhalten. Das Bundesamt für Verkehr wird darüber hinaus nun ein eigenes Bonus-Malus-System einführen. Die ÖV-Direktoren der Nordwestschweiz haben entschieden, ab 2016 auf eine Fortführung des eigenen Bonus-Malus-Systems zu verzichten und für die Zukunft das nationale System zu übernehmen.

4.2.7 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Damit die finanziellen Ressourcen optimal eingesetzt werden, muss der öffentliche Verkehr wirtschaftlich sein. Der Regierungsrat möchte den Kostendeckungsgrad der ÖV-Leistungen zumindest halten und mittelfristig erhöhen. Aufgrund des Angebotsausbaus und der Ersatzbeschaffung für alte Fahrzeuge steigen die Kosten der Transportunternehmen; diese Kostenzunahme soll durch mehr Fahrgäste, Tarifanpassungen sowie Effizienzsteigerungen ohne Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Qualität wettgemacht werden. Auch die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen sowie gezielte Anreize und Vorgaben in der Eignerstrategie des Kantons für die BVB und in den Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen tragen zum Ziel einer weiteren Effizienzsteigerung bei.

Teil der Effizienzsteigerungen ist es auch, das Grundangebot des ÖV den heutigen Anforderungen anzupassen. Arbeitsplätze in der Industrie gingen in den vergangenen Jahren zurück, während sie im Dienstleistungssektor anwuchsen. Mit dem Arbeitsmarkt haben sich auch die Fahrgeohnheiten von Pendlerinnen und Pendlern verändert. Der durchschnittliche Arbeitsbeginn hat sich tendenziell nach hinten verschoben, wodurch die Hauptverkehrszeit am Morgen abgeflacht ist. Fröhorgens sind Trams und Busse teilweise nur mehr gering ausgelastet. Aktuell beginnt der 7.5-Minuten-Takt der meisten Tram- und Buslinien zwischen 5.30 und 6 Uhr. Der Start des morgendlichen 7.5-Minuten-Taktes wird zusammen mit der BVB geprüft, wobei das frühmorgendliche ÖV-Angebot im 15-Minuten-Takt ab Betriebsstart und bis zum Beginn des 7.5-Minuten-Taktes gezielt auf die Zugabfahrtszeiten am Bahnhof SBB abgestimmt werden soll, um den Frühpendlern auch weiterhin attraktive Verbindungen anzubieten.

5. ÖV-Angebotsänderungen 2018–2021

Im Folgenden werden die geplanten Angebotsänderungen im ÖV für den Zeitraum 2018–2021 aufgeführt. Die Umsetzung erfolgt vorbehältlich der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel, über die der Regierungs- und Grosse Rat jährlich im Rahmen des Globalbudgets beraten.

²¹ Detaillierte Ergebnisse siehe <http://www.mobilitaet.bs.ch> > ÖV > ÖV-Angebote > ÖV-Kundenbefragung

5.1 Tram

5.1.1 Tramverbindung Margarethenstich: Angebotskonzept

Gemäss jetzigem Planungsstand geht die Tramverbindung Margarethenstich im Dezember 2020 in Betrieb²². Die neue Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen verbindet ab diesem Zeitpunkt das Leimental direkt mit dem Bahnhof SBB und verkürzt die Fahrzeiten um bis zu fünf Minuten. Da das Leimental über keine Bahnverbindung verfügt, gewinnt hier der ÖV dank der neuen Tramverbindung deutlich an Attraktivität. Zudem wird die Flexibilität für das gesamte Tramnetz erhöht.

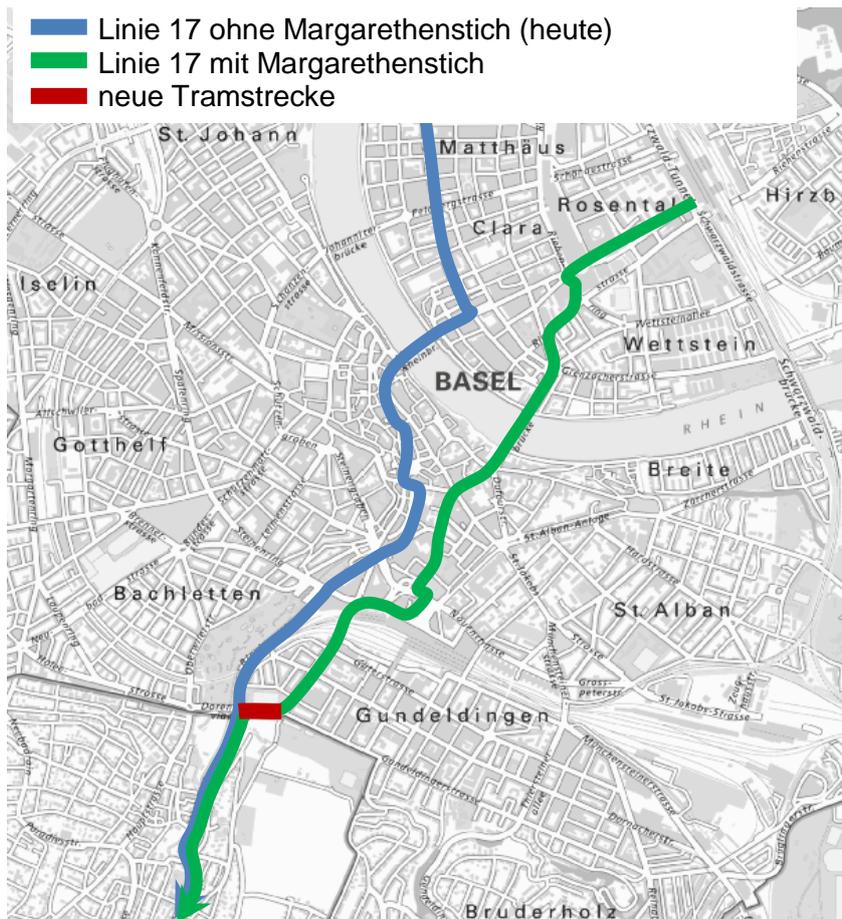


Abb. 13: Neue Tramstrecke über den Margarethenstich sowie bisherige und neue Linienführung der Tramlinie 17

Zu den Hauptverkehrszeiten soll die Tramlinie 17 als Einsatzlinie über die neue Strecke zum Bahnhof Basel SBB und weiter über die Wettsteinbrücke bis zum Badischen Bahnhof fahren²³. Vorgesehen ist wie bis anhin ein 7.5-Minuten-Takt. Damit ersetzt die Linie 17 künftig jene Kurse der Linie 1, die momentan während der Hauptverkehrszeiten zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof verkehren. Aufgrund des erwarteten Nachfrageanstiegs plant der Kanton, das Angebot schrittweise zu einer Ganztageslinie auszubauen. Die neue Linienführung entlastet die Basler Innenstadt von einer Tramlinie. Die vom Kanton Basel-Landschaft bestellte Linie 17 wird auch weiterhin von der BLT betrieben.

²² Vorbehältlich des Landratsbeschlusses für den Baukredit im Kanton Basel-Landschaft im 1. Quartal 2017. Der Kanton Basel-Stadt hat seinen Teil der Ausgaben für den Bau und die Projektierung bereits im Januar 2015 gesprochen (GRB 15/02/07G).

²³ siehe Ratschlag Tramverbindung Margarethenstich (13.1889)

Mit Inbetriebnahme des Margarethenstichs wird die Tramlinie 17 aufgrund der neuen Linienführung nicht länger als Verstärkung während der Hauptverkehrszeiten durch die Innenstadt bis zum Wiesenplatz verkehren. Ab diesem Zeitpunkt soll stattdessen die Linie 16 ab Schiffflände weiter bis zum Wiesenplatz fahren.

5.1.2 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis: Angebotskonzept

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 soll die sich seit 2015 im Bau befindende Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis in Betrieb gehen. Von der bisherigen Endhaltestelle Burgfelder Grenze wird die Tramlinie 3 entlang der Burgfelderstrasse zur Grenze und weiter zum Bahnhof Saint-Louis um insgesamt 3,4 Kilometer verlängert.



Abb. 14: Linienführung und neue Haltestellen der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis

Die neue Tramverbindung stellt einen wichtigen Aspekt in der landesgrenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Behörden dar und stärkt das weitere Zusammenwachsen der trinationalen Region. Sowohl auf Basler als auch auf französischer Seite erschliesst die Tramlinie Areale, die bis dato nicht oder nur schlecht mit dem ÖV erreichbar sind. Die neue Verbindung soll den ÖV-Anteil beim landesgrenzüberschreitenden Personenverkehr erhöhen und das Strassennetz vom motorisierten Individualverkehr entlasten. Auf Basler Seite wird es zwei, auf französischer Seite vier neue Haltestellen geben: Waldighoferstrasse und Burgfelderhof (Grenze, inklusive Wendeschlaufe) sowie Saint-Exupéry, Place Mermoz, Soleil und Gare P&R de Saint-Louis.

Durch eine neue Park&Ride-Anlage mit rund 740 Parkplätzen sowie über 250 Bike&Ride-Plätze entstehen am Bahnhof Saint-Louis ideale Umsteigebeziehungen zwischen dem ÖV und dem In-

dividualverkehr. Der Bahnhof Saint-Louis wird damit zu einem wichtigen „intermodalen Knoten“ und trägt so dazu bei, den Auto-Pendlerverkehr nach Basel zu reduzieren.

Es ist vorgesehen, dass in der ersten Zeit jedes zweite Tram von der Landesgrenze an der Haltestelle Burgfelderhof weiter nach Saint-Louis verkehrt. Damit wird die französische Nachbarstadt im 15-Minuten-Takt über die Tramlinie mit Basel verbunden. Auf Basler Seite einschliesslich der neuen Haltestelle Burgfelderhof bleibt der 7.5-Minuten-Takt bestehen.

5.1.3 Sonstige Angebotsänderungen Tram

Ab Inbetriebnahme der Tramverbindung Margarethenstich wird die Linie 1 nicht mehr zwischen Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof verkehren, sondern zur Hauptverkehrszeit in diesem Abschnitt durch die neue Linienführung der Tramlinie 17 ersetzt. Solange diese noch nicht ganztags verkehrt, sieht der Regierungsrat vor, dass während Messen Einsatzkurse bis zum Badischen Bahnhof verkehren, um die grossen Besucherströme vom Bahnhof SBB zum Messeplatz befördern zu können.

Die Linie E11 verkehrt heute im Rundkurs via die Haltestellen Denkmal, Bankverein, Heuwaage und Güterstrasse und nicht wie die Linie 11 via den Bahnhof SBB. Durch eine Integration der Tramlinie E11 in die Linie 11 könnte die stark genutzte Linie 11 besser entlastet werden. Da dies jedoch eine weitere Belastung des Centralbahnplatzes und der Innenstadtachse Barfüsserplatz–Schifflande zur Folge hätte, wird der Kanton Basel-Stadt dieses Anliegen zusammen mit den Transportunternehmen gründlich prüfen.

5.2 Bus

5.2.1 Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren

Die Stadtentwicklungsgebiete Erlenmatt und Schoren verzeichnen einen deutlichen Zuwachs an Bewohnerinnen und Bewohnern sowie an Arbeitsplätzen. Damit die Gebiete auch angemessen erschlossen werden, gilt es, die bestehende ÖV-Anbindung an diese Entwicklungen anzupassen.

Bereits der Ratschlag «Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe» aus dem Jahre 2009 sah vor, die Buslinie 36 von der Schwarzwaldstrasse in die Signalstrasse zu verlegen. Diese Massnahme wird umgesetzt, sobald die ersten Wohnungen in der Erlenmatt Ost bezugsbereit sind und die Signalstrasse fertig gebaut ist. Heute bedient die Buslinie 36 sowohl das Schoren- als auch das Erlenmatt-Areal im 15-Minuten-Takt, denn ab Badischem Bahnhof wird die Linie aufgesplittet und jeder zweite Kurs verkehrt via Erlenmatt respektive Schoren in Richtung Kleinhüningen. In der Randverkehrszeit, abends und sonntags, fährt die Linie 36 nur via Schoren. Da der Regierungsrat eine bessere ÖV-Erschliessung anstrebt, genügt allein die Splittung der Linie 36 nicht mehr.

Eine neue Buslinie mit der Nummer 46 soll die ÖV-Anbindung der beiden Gebiete verbessern. Im Vernehmlassungsentwurf zum ÖV-Programm hat der Regierungsrat vorgesehen, dass die neue Linie das Schoren-Areal im 7.5-Minuten-Takt mit dem Badischen Bahnhof und der Dreirosenbrücke verbindet, während die Buslinie 36 im 7.5-Minuten-Takt durch die Signalstrasse verkehrt und die Haltestellen Erlenmatt und Signalstrasse bedient (siehe folgende Abbildung). Da die Anwohnerschaft wie auch Quartierorganisationen sowie einige Einzelpersonen diese Pläne im Vernehmlassungsentwurf des ÖV-Programms abgelehnt haben, wird der Regierungsrat gemeinsam mit der BVB und Quartiervertretern das geplante Konzept nochmals überprüfen. Ziel ist dabei, das heutige Angebot unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohner/-innen zu verbessern und sowohl für das Schoren- als auch für das Erlenmatt-Quartier angemessene Lösungen zu finden.

Gemeinsam mit der BVB prüft der Kanton, ob sich die neue Linie zwischen Badischem Bahnhof, Schoren und der Dreirosenbrücke als Elektrobus betreiben lässt. Dies würde eine optimale Quartierverträglichkeit gewährleisten. Aufgrund der Vorlaufzeit, die für die Bestellung neuer Fahrzeuge nötig ist, sowie der Überprüfung des geplanten Konzeptes, kann die BVB das neue Buskonzept frühestens im Dezember 2018 umsetzen. Bis dahin wird sie das bestehende Angebot beibehalten. Mittelfristig möchte der Regierungsrat prüfen, ob die neue Linie künftig in Richtung St. Johann verlängert werden kann und ob sie sich am Badischen Bahnhof mit einer anderen Linie verknüpfen lässt. Dadurch könnte das ÖV-Angebot weiter optimiert werden.

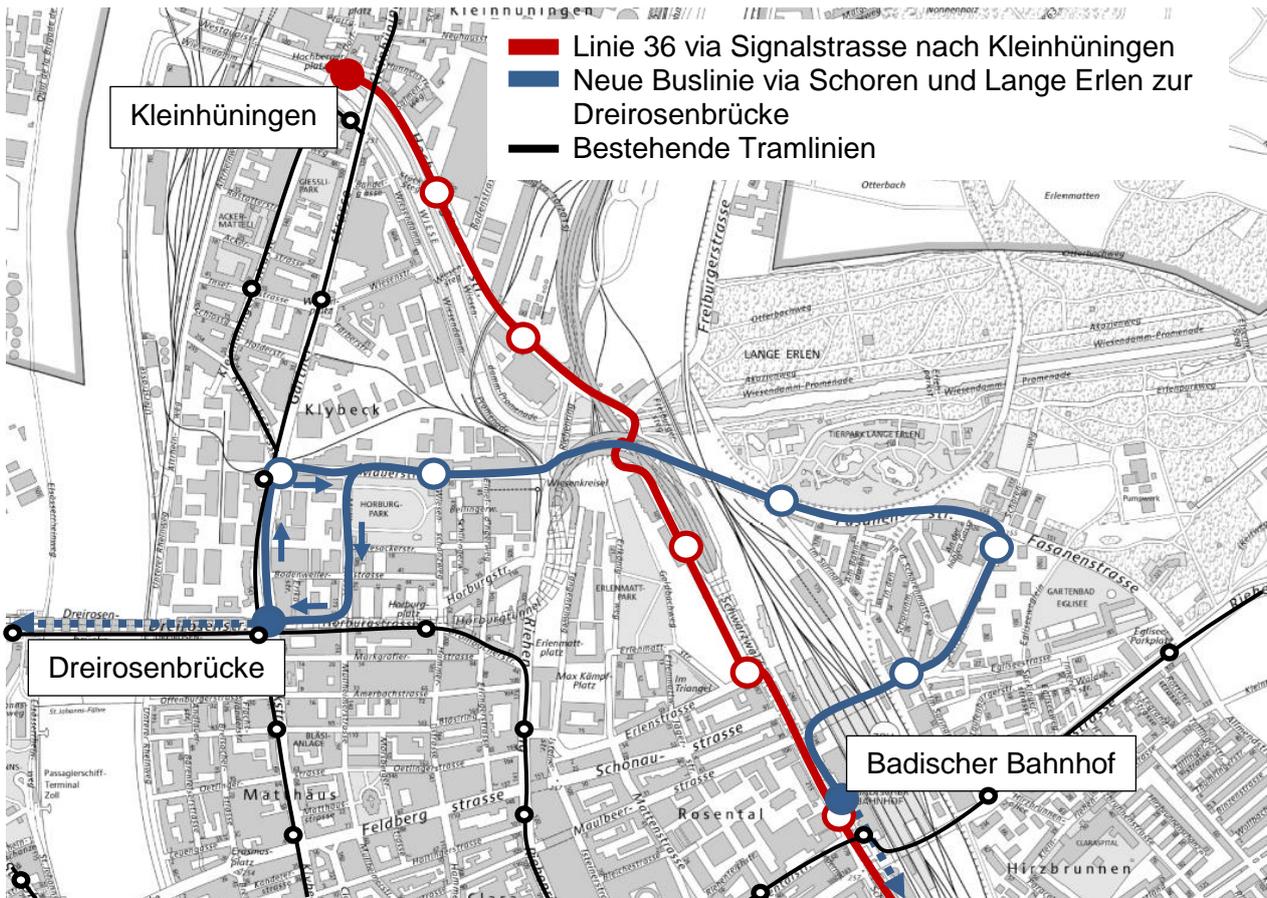


Abb. 15: Das im Vernehmlassungsentwurf des ÖV-Programms vorgestellte neue Buskonzept für die Gebiete Erlenmatt Ost und Schoren. Der Regierungsrat lässt dies prüfen und überarbeiten.

5.2.2 Konzept Flughafenbus

Neben ihrer Funktion als Zubringer zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) dient die Buslinie 50 auch der Erschliessung von Arbeitsplätzen und Wohngebieten entlang der Flughafenstrasse. Mit dem Zuwachs an Fluggästen in den vergangenen Jahren ist auch die Auslastung der Buslinie 50 gestiegen, so dass ihre Kapazität zu Spitzenzeiten trotz kontinuierlichen Ausbaus des Angebots nahezu ausgeschöpft ist. Auch die Mischung der unterschiedlichen Funktionen ist problembehaftet, ermöglicht aktuell aber ein sehr dichtes Taktintervall zwischen Bahnhof SBB und EAP. Im Hinblick auf ein weiteres Wachstum des EuroAirports hat das Amt für Mobilität zusammen mit der BVB die heutige Buserschliessung des Flughafens, der Arbeitsplätze und Wohngebiete überprüft.

Es ist im Zeitraum des ÖV-Programms 2018–2021 vorgesehen, das Angebot der Buslinie 50 zwischen dem Bahnhof SBB und dem EAP zu verdichten. Zugleich sollen deren Funktionen entbün-

delt werden. Dieses Konzept ist sehr flexibel und kann abhängig von der Entwicklung der Nachfrage schrittweise ausgebaut werden.

1. Bereits heute ist die Linie am Wochenende und zur Hauptverkehrszeit in zwei Kurstypen – Regelkurse und Nonstop-Kurse zwischen Bahnhof SBB und EAP – unterteilt (siehe Abb. 16). Da sich dieses System bewährt hat, soll dies künftig auch ganztags eingesetzt werden. Jeweils zu jeder vollen und halben Stunde soll zwei Minuten vor den Kursen, die sämtliche Haltestellen zwischen Bahnhof SBB und EAP bedienen, ein Nonstop-Kurs verkehren. Damit wird verhindert, dass die Busse auch bei hohem Fahrgastaufkommen zu den Zeiten mit vielen Zugsankünften überlastet sind. Je nach Nachfrageentwicklung soll dieser erste Schritt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 oder 2018 einhergehen.
2. In einem nächsten Schritt soll jeder einzelne Regelkurs mit einem Nonstop-Kurs entlastet werden. Dies würde die Kapazität der Buslinie sowohl in Richtung EAP als auch in Richtung Bahnhof SBB weiter steigern. Damit stünden am Bahnhof SBB wie auch am EAP den ganzen Tag jeweils zwei Busse zur Abfahrt bereit. Zunächst sollen die beiden Kurstypen jeweils im 10-Minuten-Takt verkehren, wobei der Nonstop-Kurs unverändert etwa zwei Minuten vor dem Regelkurs abfahren soll. Aufgrund der Umsteigemöglichkeiten ist ein Halt der Regelkurse am Brausebad sowie am Kannenfeldplatz unverändert sinnvoll. Bei einem weiteren Nachfrageanstieg soll sowohl der Regelkurs als auch der Nonstop-Kurs im 7.5-Minuten-Takt verkehren. Damit wird eine weitere Steigerung der Kapazitäten erreicht.
3. Mittel- bis langfristig plant der Regierungsrat eine neue Führung der Buslinie 31 oder 38 vom Kannenfeldplatz bis zum EAP (siehe Abb. 17). Dadurch würden Roche, der Clara-Platz und die Schiffflände direkt mit dem Flughafen verbunden. Damit sich die Kapazität auf diesem Abschnitt beibehalten lässt, müsste in der Folge eine heute im Bachgraben-gebiet endende Linie mindestens bis zum Kannenfeldplatz verlängert werden. Im Zusammenhang mit einem Bahnanschluss zum EAP (siehe Kapitel 7.4.1) gewinnt dieses Konzept eine hohe Bedeutung, denn dadurch würde die Busverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem EAP ihre heutige Bedeutung verlieren. Eine Buslinie mit einem anderen Ziel wäre hingegen vorteilhaft. Eine neue Führung der Buslinie 31 oder 38 soll im Zeitraum 2018–2021 in Abstimmung mit der Bahnanbindung vertieft abgeklärt werden.

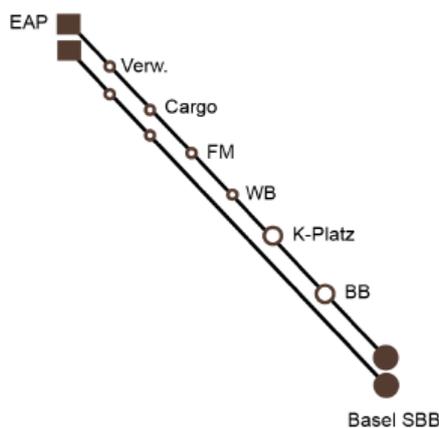


Abb. 16: Schritte 1 und 2: Aufteilung der Flughafenbuslinie in Regelkurs und Nonstop-Kurs

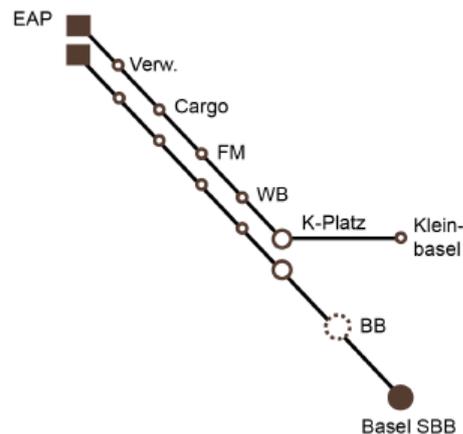


Abb. 17: Schritt 3: Verlängerung der Buslinie 31 vom Kannenfeldplatz bis zum EAP.

5.2.3 Verbesserung der Verbindung Roche–Bhf. SBB

Im Zuge der geplanten Entwicklungen der Roche an der Grenzacherstrasse wird die Zahl der Mitarbeitenden deutlich ansteigen. Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes „Roche Grenzacher-

strasse“ hat ein externes Planungsbüro im Auftrag der Roche und des Amts für Mobilität untersucht, wie sich diese Entwicklung auf den gesamten Verkehr auswirkt und welche Massnahmen dadurch nötig werden. Handlungsbedarf besteht vor allem beim ÖV: Damit sich der Verkehr rund um die Roche auch langfristig quartierverträglich abwickeln lässt, muss der öffentliche Verkehr einen höheren Anteil der Verkehrsnachfrage als bis anhin übernehmen. Das Verkehrskonzept empfiehlt, sowohl die geplante Tramlinie durch die Grenzacherstrasse als auch die S-Bahn Haltestelle Solitude zu forcieren. Angestrebt wird eine Umsetzung bis etwa 2025 respektive 2030 (siehe Kapitel 7.1). Als kurzfristige Massnahme zur Entlastung der bestehenden Buslinien beziehungsweise zur Übernahme des künftigen Mehrverkehrs empfiehlt das Konzept die Einrichtung von neuen Busverbindungen: besonders zu prüfen sei eine neue Busverbindung zwischen dem Elsass und Roche via Bachgraben, Basel Nord und Badischer Bahnhof, sowie eine direkte Buslinie zwischen Roche und Bahnhof SBB, wie sie die Anwohnerschaft aus dem Quartier im Rahmen einer Petition²⁴ gefordert hat.

Der Regierungsrat plant, die direkte Buslinie zwischen Roche und Bahnhof SBB bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umzusetzen, also noch in der Laufzeit des ÖV-Programms 2014–2017. Vorgesehen ist, die Linie 42, die heute während der Hauptverkehrszeiten zwischen Bettingen und Claraplatz fährt, ab Roche respektive Tinguely-Museum über die Schwarzwaldbrücke und die Autobahn zum Bahnhof SBB zu verlegen (siehe Abb. 18).

Mit dem Angebot entfällt die Buslinie 42 in der Grenzacherstrasse West, die dadurch etwas entlastet wird. Am Bahnhof SBB soll der Bus in der Centralbahnstrasse Ost halten. Am Morgen wird dieser eine Blockumfahrung bei der Roche in Fahrtrichtung Bettingen vornehmen, abends erfolgt die Blockumfahrung in Richtung Bahnhof SBB. So können die Fahrgäste aus Bettingen und Riehen den Bahnhof morgens ohne Umweg erreichen, während die Pendlerinnen und Pendler, die am Bahnhof SBB umsteigen, am Haupteingang Roche aussteigen können. Am Abend verhält es sich genau umgekehrt. Das neue Angebot soll ausschliesslich zur Hauptverkehrszeit morgens und abends im 15-Minuten-Takt bestehen und zwar von Montag bis Freitag. Der Regierungsrat wird zudem die Einrichtung einer Haltestelle am Grosspeter-Tower prüfen. Sollte sich herausstellen, dass eine Linienführung über die Autobahn zu oft zu Verspätungen führt, wird die Linie 42 kurzfristig wieder zum Claraplatz verlegt und eine eigene Verbindung von Roche zum Bahnhof SBB eingerichtet. Mit der Inbetriebnahme einer Tramverbindung durch die Grenzacherstrasse würde diese Busverbindung wieder aufgehoben, weil damit eine direkte und weitaus zuverlässigere Tramverbindung von Roche zum Bahnhof SBB gegeben wäre.

²⁴ Petition *Reduktion des Motorbusverkehrs und Buslärms Grenzacherstrasse bis Claraplatz* (P328)

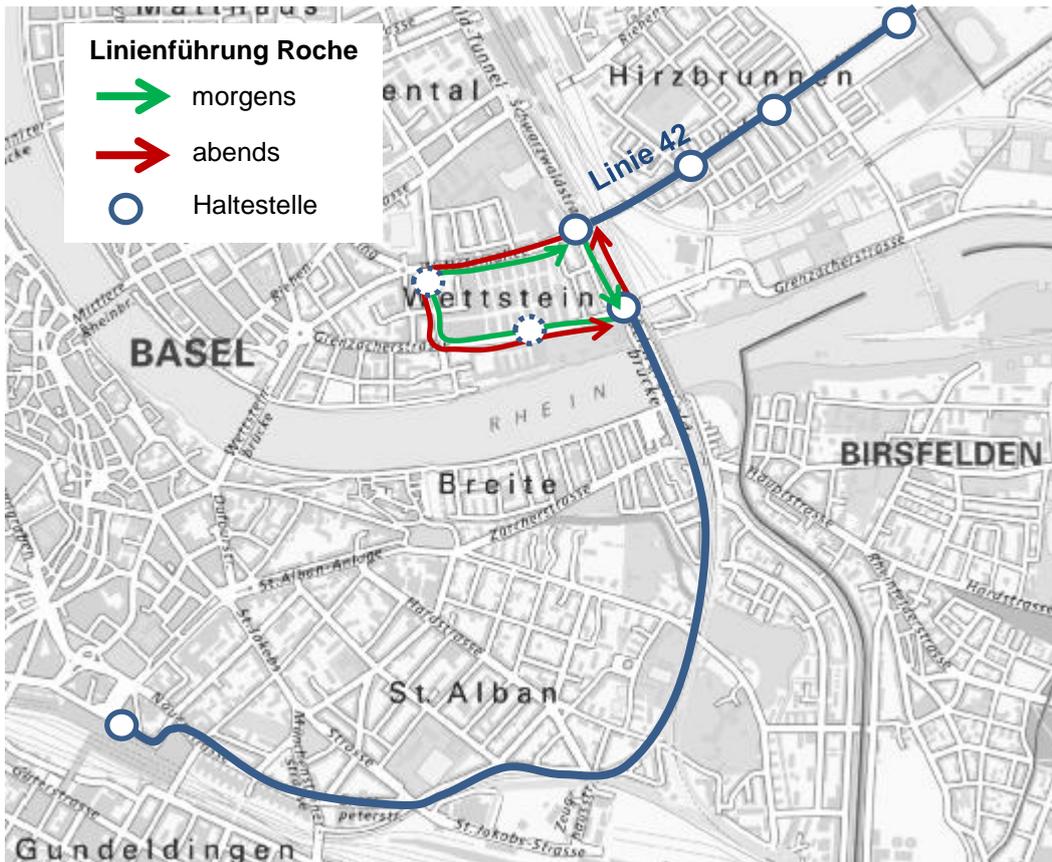


Abb. 18: Linienführung Schnellbus Roche – Bahnhof SBB über die Autobahn

Mit der Einführung der Direktverbindung zwischen Roche und dem Bahnhof SBB soll die Buslinie 30E aufgehoben werden, die heute während der Hauptverkehrszeiten zwischen dem Badischen Bahnhof und der Roche verkehrt und nur von äusserst wenigen Fahrgästen genutzt wird.

5.2.4 Busverbindung Bachgraben–Bhf. St. Johann–Bad. Bahnhof/Kleinbasel

Die beiden Basel haben die ÖV-Anbindung zwischen dem Allschwiler Bachgrabengebiet und Basel in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Buslinien aus dem Elsass (Linie 608), aus dem Birs- und Leimental (Linie 64), vom Bahnhof Basel SBB her verkehrend (48) als auch aus der Innenstadt und dem Kleinbasel kommend (Linien 31 und 38) erschliessen das Gebiet. Zum Basler Norden hin ist die ÖV-Anbindung dagegen noch verbesserungswürdig.

Im ÖV-Programm 2014–2017 hat der Regierungsrat vorgesehen, eine Verlängerung der Buslinie 608 bis mindestens Basel Bahnhof St. Johann zu prüfen, so dass eine direkte Verbindung zwischen den französischen Gemeinden entlang der Linie, dem Bachgrabengebiet und dem Basler Norden entstünde. Die Neuorganisation der französischen Kleinbuslinie 608 im Jahre 2013 hat jedoch dazu geführt, dass einige Fahrgäste auf die Linie 604 umgestiegen sind, die im 15-Minuten-Takt zwischen Basel und Saint-Louis verkehrt und auch Basel Nord über die Haltestellen Hünigerstrasse und Voltaplatz bedient. Der Kanton muss daher zusammen mit den französischen Partnern das Potenzial für eine Verlängerung der Linie 608 bis Basel Nord neu überprüfen. Denkbar ist auch eine Verlängerung der Linie 64 aus Arlesheim, die heute am Bachgraben endet. Die Busse könnten vom Bachgraben über den Bahnhof St. Johann bis zum Novartis Campus verkehren. Alternativ wäre auch eine Anbindung bis zum Kannenfeldplatz möglich, wo eine Umsteigemöglichkeit auf die Linien 1 und 50 besteht. Im Zeitraum 2018–2021 wird der Kanton Basel-Stadt dieses Angebot gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft vertieft prüfen.

5.2.5 Sonstige Angebotsänderungen Bus

Der Kanton Basel-Landschaft hat im Rahmen von **Busangebotsoptimierungen in Allschwil** als Teil des 8. Generellen Leistungsauftrags auch das Busangebot im Bachgraben überprüft. Aufgrund eines Überangebotes an Buslinien sieht er vor, die Buslinie 38 mit der Buslinie 48 in Allschwil betrieblich zu verknüpfen²⁵. Die Bedienung des Friedhofs in Allschwil soll neu die Buslinie 61 übernehmen. Das Angebot auf der wenig genutzten Verbindung zwischen Neuweilerstrasse, Letten und dem Allschwiler Dorfzentrum würde wieder reduziert. Als Option erwähnt der Kanton Basel-Landschaft zudem eine Verknüpfung der Buslinie 61 mit der Linie 608, wodurch die französischen Gemeinden Hégenheim, Hésingue, Blotzheim und Bartenheim sowohl an die Tramlinie 6 als auch an die Linie 8 angebunden wären. Hierzu sind weitere Abklärungen mit den zuständigen Behörden und Transportunternehmen nötig.

Im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans des Landkreises Lörrach haben der Landkreis, die Gemeinden Inzlingen, Riehen, Grenzach-Wyhlen und der Kanton Basel-Stadt wie auch die betroffenen Transportunternehmen im Sommer 2016 die Planungen für eine **Verbesserung der Verbindung zwischen Riehen und Inzlingen Wasserschloss** wieder aufgenommen. Als nächsten Schritt prüfen sie die Rahmenbedingungen wie auch mögliche Varianten²⁶.

Des Weiteren behält sich der Regierungsrat vor, **nachfragebedingte punktuelle Verstärkungen** auf ÖV-Linien vorzunehmen, sollte dies notwendig werden. Gemeinsam mit der BVB beobachtet er die Nachfrage und die Auslastung permanent und ist bereit, allenfalls Massnahmen zur Entlastung vorzunehmen. Dies betrifft beispielsweise die Buslinie 30.

5.3 Bahn

Da die heutige Bahninfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, bedingen Verbesserungen im Angebot der S-Bahn in den meisten Fällen auch neue, oft kostspielige Infrastrukturen wie etwa Spurausbauten oder Entflechtungsbauwerke. Grössere Ausbauschritte im Angebot müssen daher im Kontext der neuen Prozesse zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) (siehe Kapitel 3.1.5) gemeinsam mit dem Bund, den Eigentümern der Bahninfrastrukturen (SBB, DB, SNCF), den Kantonen sowie den französischen und deutschen Bestellbehörden geplant werden. Die dafür auf Schweizer Gebiet erforderlichen Netzausbauten sollen im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP, siehe Kapitel 7.4.1) evaluiert, priorisiert und dann in verschiedenen Ausbauschritten umgesetzt werden. Die nächsten Etappen sind für 2025 und 2030 terminiert. Aufgrund der hohen Auslastung der Anlagen werden bis 2021 höchstens geringfügige Angebotsanpassungen möglich sein. Das ÖV-Programm gibt in Kapitel 7 einen Ausblick auf die laufenden Planungen zu den Ausbauschritten 2025 und 2030.

5.3.1 S-Bahn

Auf Schweizer Seite kann vom bisherigen Angebot ausgegangen werden. Punktuelle Änderungen würden einzig die Hauptverkehrszeit betreffen. Aufgrund steigender Nachfrage wird die SBB einzelne Verstärkungszüge einsetzen oder S-Bahn-Züge mit weiteren Triebwagen verstärken.

2015 hat das Land Baden-Württemberg die Leistungen auf der Oberrheinstrecke für den Fahrplan 2020 und die anschliessenden dreizehn Jahre neu ausgeschrieben. Das Betriebskonzept sieht Folgendes vor:

²⁵ Siehe Landratsvorlage «Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018–2021» des Kantons Basel-Landschaft

²⁶ Mit der Beantwortung des Anzugs Franziska Roth-Bräm und Konsorten betreffend *OeV-Verbindung nach Inzlingen* (15.5295) wird der Regierungsrat dem Grossen Rat im Herbst 2017 wieder dazu berichten.

- einen stündlichen Regionalexpress Karlsruhe–Basel Bad. Bf., der zwischen Freiburg i.Br. und Basel jede zweite Stunde mit Halt an nur vier Bahnhöfen beschleunigt verkehrt und in der anderen Stunde fünf weitere Bahnhöfe entlang der Strecke bedient;
- eine stündliche S-Bahn, die zwischen Freiburg i. Br. und Basel Bad. Bf. sämtliche Stationen bedient;
- einen zweiten Zug pro Stunde zumindest während der HVZ auf dem Abschnitt Müllheim–Basel mit Halt an allen Stationen (ein integraler Halbstundentakt hängt von der Leistungsfähigkeit und damit von der Viergleisigkeit der südlichen Oberrheinstrecke ab).

Eine allfällige Verlängerung ausgewählter Züge bis Basel SBB ist in der Ausschreibung des Landes Baden-Württemberg vorgegeben. Der Kanton Basel-Stadt wird zum gegebenen Zeitpunkt mit dem Land und dem entsprechenden Betreiber verhandeln. Für die Strecken im Wiesental (S5 und S6) sowie am Hochrhein hat das Land Baden-Württemberg die bestehenden Verkehrsverträge mit den Transportunternehmen SBB GmbH und DB Regio verlängert. Die Verträge gelten für eine Übergangszeit und lassen sich kündigen, sobald das Land Baden-Württemberg die Leistungen neu ausschreibt und vergibt²⁷. Dies wird frühestens im Jahr 2020 möglich sein, voraussichtlich jedoch erst in der Periode des nächsten ÖV-Programms. Massgebend dafür ist auch der Zeitplan der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke (siehe Kapitel 7.4.5). Einzig die Leistungen der Regionalbahn Basel–Waldshut(–Lauchringen) beabsichtigt das Land Baden-Württemberg bereits auf Ende 2017 auszuschreiben.

Auf der Strecke Basel–Mulhouse ist mit keinen wesentlichen Angebotsänderungen zu rechnen. Grössere Veränderungen mit zusätzlichen Angeboten sieht der Kanton bzw. die Region Alsace Champagne-Ardennes Lorraine (Région Grand Est) erst mit dem Schienenanschluss an den EuroAirport vor (siehe Kapitel 7.4.4).

5.3.2 Fernverkehr

Der Bund, die SBB und die Nordwestschweizer Kantone sehen die Wiedereinführung der Direktverbindungen zwischen Basel, Lausanne und Genf für ca. 2021 vor. Die Abfahrten des ICN sollen um eine halbe Stunde gegenüber heute verschoben werden. Die Nordwestschweizer Kantone und der Bund machen diese Massnahme davon abhängig, ob zum selben Zeitpunkt ein zweiter Schnellzug Basel–Delémont–Biel eingeführt wird²⁸. Dies erfordert den teilweisen Doppelspurausbau im Laufental zwischen Duggingen und Grellingen. Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat im Herbst 2016 eine Mitfinanzierung des Kantons BS am Bauprojekt beantragt. Bei der Vorfinanzierung des Baus ist vorgesehen, dass BS diese beim Herzstück und der Kanton BL diese beim Doppelspurausbau mittragen soll. Voraussetzung ist die Aufnahme der beiden Vorhaben in den Ausbauschnitt 2030 durch den Bund.

Ende November 2015 haben das Bundesamt für Verkehr, die SBB und die Kantone Basel-Landschaft und Jura hierzu eine Vereinbarung unterzeichnet, die eine Umsetzung bis 2021 ermöglichen soll.

Mit Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (CBT), voraussichtlich Ende 2020, verkürzt sich die Fahrzeit in Richtung Lugano und Mailand erneut. Mindestens alle zwei Stunden bestehen dann ab Basel InterCity-Verbindungen nach Lugano. Die SBB sieht nach heutigem Stand der Planungen stündliche Verbindungen von Zürich nach Mailand vor. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt setzt sich auch künftig dafür ein, dass ab Basel mehr Direktverbindungen nach Mailand angeboten werden, sei es via Luzern oder via Zürich. Im Minimum sollen in Zürich schlanke An-

²⁷ Gemäss heutigem Stand der Planungen in Baden-Württemberg sollen die Leistungen im Wiesental und am Hochrhein gemeinsam ausgeschrieben werden und zwar im so genannten Netz 10.

²⁸ Der zweite Schnellzug ersetzt zwischen Laufen und Delémont die heutige S-Bahn.

schlüsse vom und zum IC aus Basel bestehen. Zudem sollen weitere Züge via Bern-Lötschberg nach Italien fahren.

5.3.3 Güterverkehr

Für den Schienengüterverkehr kommt die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) einem Quantensprung gleich (siehe Kapitel 3.1.4). Es ist davon auszugehen, dass im Laufe der kommenden Jahre die Anzahl Güterzüge, die über Basel zum GBT verkehren, zunimmt. Gemäss den Planungen der SBB ist in Richtung Bözberg mit sechs bis acht Güterzügen pro Stunde und Richtung zu rechnen. Davon sind sechs für den GBT bestimmt, zwei Züge sollen in den Raum Zürich verkehren. Die volle Wirksamkeit in Form einer so genannten durchgehenden Flachbahn wird die NEAT am Gotthard voraussichtlich erst Ende 2020 mit der Inbetriebnahme des erwähnten Ceneri Basistunnels (CBT) entfalten können. Die durchgehende Flachbahn verhilft nicht nur zu kürzeren Fahrzeiten, sondern auch zu einer höheren Produktivität, denn sie erlaubt längere und schwerere Güterzüge. Bis dahin soll auf der Gotthardachse zudem der durchgehende Vier-Meter-Korridor realisiert sein. Dieser ermöglicht den Transport hochprofiliger Sattelaufleger und Container zwischen den Terminals in Deutschland und der Lombardei via Basel. Auf den Zulaufstrecken zum GBT und CBT sind auf schweizerischer wie italienischer Seite dazu ungefähr 25 Infrastrukturmassnahmen nötig. Die grösste Einzelinvestition ist dabei der Bau eines neuen Bözbergtunnels (rund 350 Mio. Franken). Damit in Zusammenhang steht auch ein neues bi-/tri-modales Terminal Basel Nord. Eine erste Etappe für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse ist für den Zeithorizont 2020 geplant. Die Folgeetappe soll einige Jahre später erfolgen und sieht ein neues Hafenbecken vor.

Durch fehlende Kapazitäten auf den nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken zum GBT in Deutschland und Italien sowie durch veränderte Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Strasse könnte sich die prognostizierte Entwicklung im Schienengüterverkehr redimensionieren. Mit der NEAT soll das Verlagerungsziel des Bundes erreicht werden. Allerdings spielen neben einer modernen Bahninfrastruktur diverse Faktoren wie die Produktionskosten, der Wechselkurs oder die Entwicklung der Treibstoffpreise eine wesentliche Rolle für das Erreichen der gesetzten Ziele.

Das neue Bundesgesetz über den Gütertransport (Gütertransportgesetz) bezweckt, den Schienengüterverkehr auch im Binnenverkehr, in der so genannten Fläche, zu verbessern. Zusammen mit den Kantonen und Wirtschaftsvertretern erarbeitet der Bund hierzu ein Gesamtkonzept. Dieses soll eng auf die kantonalen Richtpläne abgestimmt werden.

5.4 Ergänzender Verkehr

5.4.1 Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen

Aufgrund der demographischen Entwicklung geht der Regierungsrat von einer steigenden Nachfrage nach Fahrten mobilitätseingeschränkter Personen aus. Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr durch die hohen Investitionen gemäss BehiG auch barrierefreier. Der Regierungsrat wird das heutige Angebot sowie das bestehende System im Zeitraum 2018–2021 überprüfen und gegebenenfalls gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft entsprechend der neuen Gegebenheiten weiterentwickeln (siehe auch Kapitel 3.1.7). Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich noch keine konkreten Angebotsanpassungen nennen.

5.4.2 Fernbus-Terminal

In den vergangenen Jahren hat sich der Markt im internationalen Fernlinien- und Reisebusverkehr sprunghaft entwickelt. Teils liegt das in den EU-Beitritten einiger Länder Mittel- und Osteuropas begründet, deren Einwohnerinnen und Einwohner jetzt am liberalisierten europäischen Personenverkehr teilhaben. Auch dazu beigetragen hat die Aufhebung des Monopols der Deutschen Bahn im Fernverkehr. Seit Anfang 2013 ist der deutsche und seit 2015 der französische Markt vollständig liberalisiert und im Fernbusbereich agieren nun bestehende wie auch neue Anbieter. Direkt davon betroffen ist auch die Schweiz – und zwar über das Landverkehrsabkommen mit der EU. Seit der Liberalisierung werden signifikant mehr neue Fernlinienbus-Verbindungen zwischen Destinationen in der Schweiz und der EU angeboten – so auch von und nach Basel. Einzig im schweizerischen Binnenverkehr ist den ausländischen Anbietern die Beförderung von Personen nach wie vor untersagt (Kabotage-Verbot²⁹).

In Basel bedienen die Fern- und Reisebusse aktuell drei Haltestellen³⁰: auf der Südseite des Bahnhofs SBB an der Meret Oppenheim-Strasse, an der Schwarzwaldallee beim Badischen Bahnhof und in der Gartenstrasse. Die Anzahl Stellplätze und insbesondere die Infrastruktur vermögen die Anforderungen der Kundschaft nicht mehr zu erfüllen. Deshalb drängt sich die Frage nach einem neuen Fernbus-Terminal immer stärker auf. Gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Car der Sektion Nordwestschweiz des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG) liess das Amt für Mobilität 2014 in einer Studie mögliche Standorte für ein Terminal in Basel evaluieren³¹.

5.5 Angebotsschema Tram- und Busnetz

Die folgenden Übersichten zeigen das geplante Bus und Tramangebot getrennt nach Haupt- und Ergänzungslinien für das Fahrplanjahr 2021. Änderungen zum Angebot im Fahrplanjahr 2016 sind mit roter Schriftfarbe markiert. Da die zukünftigen Ausgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs vom finanzpolitischen Spielraum des Kantons abhängen, ist es zum jetzigen Zeitpunkt unsicher, ob der ÖV-Ausbau im beschriebenen Mass stattfinden kann. Ebenso gelten die geplanten Änderungen vorbehältlich der Zustimmung und Mitfinanzierung der entsprechenden Partnerkantone und sonstigen Nachbarbehörden.

²⁹ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999, Stand 1. Januar 2016, zweiter Teil Abschnitt C Grenzüberschreitender Personenverkehr mit Kraftomnibussen

³⁰ Von den Fern- und Reisebussen unterschieden werden die Busse für den Ausflugsverkehr und Tagestourismus, für die die Haltestellen-Situation in Basel anders aussieht; siehe Beantwortung Anzug Mustafa Atici und Konsorten betreffend Busfreundlichkeit in Basel (14.5068)

³¹ Für die Ergebnisse sei auf die Beantwortung des Anzugs Peter Bochler und Konsorten betreffend Fernbuslinien in Basel (14.5510) verwiesen.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotschema Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2021:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich	Anmerk.	Angebotsänderungen 2018-2021
				Grund-takt	Morgen-spitze	Abend-spitze	morgens/ abends	Grund-takt	Vor-mittag	Grund-takt	Spätver-kehr		
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5 7.5	7.5 7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	entfällt im Abschnitt Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof aufgrund Neuführung Tramlinie 17 über Margarethenstich, Bahnhof SBB bis Badischer Bahnhof; verkehrt bei Bedarf nur noch während Messe
	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof (- Eglise - Riehen Dorf) <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglise</i> <i>im Abschnitt Eglise - Riehen Dorf</i>	7.5 7.5	7.5 7.5	7.5 7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	keine Änderung vorgesehen
	Tram 3	BVB	(Saint-Louis Bahnhof -) Burgfelderhof - Breite - Birsfelden Hard <i>im Abschnitt Saint-Louis Bahnhof - Burgfelderhof</i>	7.5 15	7.5 15	7.5 15	15 / 10 30/20	7.5 15	15 30	10 20	15 30	A	verlängert von Burgfelden Grenze (Haltestelle Burgfelderhof) bis Saint-Louis; jeder zweite Kurs verkehrt ab Burgfelderhof weiter bis Saint-Louis Bahnhof
	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	keine Änderung vorgesehen
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen (- Weil am Rhein Bahnhof) <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein Bahnhof</i>	7.5 15	7.5 15	7.5 7.5	15 / 7.5 15	7.5 7.5 / 15	15 30	10 20	15 15	A A B	keine Änderung vorgesehen
	Tram 10	BLT	(Rodgersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	A	keine Änderung vorgesehen
	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	keine Änderung vorgesehen
	Tram 14	BVB	(Pratteln -) Rothausstrasse - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	keine Änderung vorgesehen
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	keine Änderung vorgesehen
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schifflande (- Claraplatz - Wiesenplatz) <i>im Abschnitt Schifflande - Wiesenplatz</i>	7.5	7.5	7.5 7.5	15 / 10	7.5 7.5	15	10	15	A	Verlängerung in HVZ als Ersatz für Linie 17
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johannerbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	C	allenfalls nachfragebedingte punktuelle Verstärkungen vorgesehen
	Bus 31	BVB	(Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - Friedhof Hörnli <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	15	15 15	15 15	15	15	15	10	15		Linie 31 oder Linie 38 mittelfristig Verlängerung ab Kannenfeldplatz bis EuroAirport
	Bus 38	BVB + SBG	Neuweilerstrasse - Allschwil - Bachgraben - Claraplatz - Hörnli Grenze - Grenzach-Wyhlen <i>im Abschnitt Claraplatz - Grenzach-Wyhlen</i>	15 15	15 15	15 15	15 60	15 15	30 60	30 60	60	DE	Entfall Abschnitt Neuweilerstrasse - Allschwil Dorf; Verknüpfung mit der Linie 48 ab Bachgraben, abh. von Angebotsänderungen Kt. Basel-Landschaft

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotsschema Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2021 (Fortsetzung):

	Bus 32	BVB (Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben) im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15	keine Änderung vorgesehen		
			15	15	15	60 / 30	15	15	10	F			
			15	15	15	15 / 20	15	15	20	15		G	
	Bus 33	BVB Schiffflände - Spalentor - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schönenbuch) im Abschnitt Wanderstrasse - Letten im Abschnitt Letten - Allschwil - Schönenbuch	15	7.5	7.5	15	15	15	10	15	keine Änderung vorgesehen		
			15	7.5	7.5	15	15	30	30	30			
			30	15	15	30	30	30	30	30			
	Bus 34	BVB Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Friedhof Hörnli / Riehen Bahnhof) im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Friedhof Hörnli im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	keine Änderung vorgesehen		
			15	15	15	15 / 20	15	15	10	15			
			15	15	15	15 / 20	15	15	10	15		H	
	Bus 36	BVB Kleinhüningen - Erlenmatt od. Lange Erlen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A	im Rahmen Buskonzept Erlenmatt Ost /Schoren noch in Detailabklärung, ob die Linie wie 2016 abwechselnd über Erlenmatt oder Lange Erlen verkehrt oder nur noch via Erlenmatt; bedient die neuen Haltestellen in der Signalstrasse	
	Bus 46	BVB Badischer Bahnhof - n.b. (Linienführung in Bearbeitung)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.		neue Busverbindung zur Ergänzung der Linie 36 im Bereich Schoren	
	Bus 37	BLT Aeschenplatz - Ulmenweg (- Dreispitz - Bedrettostrasse - Bottmingen) im Abschnitt Ulmenweg - Dreispitz im Abschnitt Dreispitz - Bedrettostr. - Bottmingen	15	15	15	30	30	30	30	30	keine Änderung vorgesehen		
			15	15	15								
			15	15	15							J	
	Bus 47	BLT Bottmingen - Bedrettostrasse - St. Jakob - (MuttENZ / Ulmenweg) im Abschnitt St. Jakob - MuttENZ im Abschnitt St. Jakob - Ulmenweg	15	15	15	15	15	15	15	15	keine Änderung vorgesehen		
			15	15	15	30	30	30	30	15			
			30	30	30	30	30						
	Bus 50	BVB Bahnhof SBB - EuroAirport Bahnhof SBB - Brausebad - Kannenfeldplatz - Im Wasenboden/Bhf St. Johann - Friedrich Miescher- Str. - EuroAirport (hält an allen Haltestellen) Bhf SBB - EuroAirport (Nonstopkurs)	5	5	5	5	5	10	5	5 / 7.5	K	Prinzip Nonstop-Vorläuferkurs jew eils 2' vor regulärem Kurs, in beiden Richtungen regulär im 10'-Takt	
			10	10	10	10	10	10	10	10			10 / 15
			10	10	10	10	10	10	10	10			10 / 15

Legende:

fett	Angebot auf Kantonsgebiet BS
normal	Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
<i>kursiv</i>	Abweichung vom Grundangebot
	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Basel-Landschaft
	Kanton Solothurn
	Gemeinde Riehen
	Gemeinde Grenzach-Wyhlen
	Bund

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
- B Sa zwischen 12:30 und 19:00 Uhr 7.5'-Takt im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein Bahnhof
- C im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr in der HVZ Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- D im Abschnitt Bahnhof SBB bis Claraplatz kein Spätverkehr
- E Am Sonntag während der Badesaison des Gartenbads Bachgraben zw. Bachgraben und Claraplatz verdichtet auf 10'-Takt
- F Mo-Fr zwischen 08:00 - 11:15 30'-Takt; Sa bis 11:00 stark reduziert; So erst ab 08:15
- G Mo-Sa ab 20:30 und So ab 19:30 nur bis Steingrubenweg
- H im Spätverkehr nur bis Bahnübergang (Weiterfahrt als Linie 32, nach Riehen Bahnhof Umsteigen in Habermatten)
- I Sa+So+Spätverkehr mit Kleinbus
- J verkehrt auch 12:00 bis 14:00
- K Prinzip Nonstop-Vorläuferkurs jew eils 2' vor regulärem Kurs, in beiden Richtungen regulär im 10'-Takt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotsschema Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2021:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- u. Feiertag		täglich Spätverkehr	Anmerk.	Angebotsänderungen 2018-2021
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/a bends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt			
	Tram 17	BLT	Etingen - Bottmingen - Barfüsserplatz - Schiffände (Wiesenplatz) - Margarethen - Bahnhof SBB - Wettsteinplatz - Badischer Bahnhof <i>im Abschnitt Schiffände - Wiesenplatz</i>		7.5	7.5	7.5					A A	Tramverbindung Margarethenstich, Inbetriebnahme Dezember 2020
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Markthalle - Heiliggeistkirche - Dreispitz - Reinach Süd		7.5							B	Verlegung über Bahnhof SBB wird geprüft
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Aeschenplatz - Dreispitz - Reinach Süd			7.5						B	Verlegung über Bahnhof SBB wird geprüft
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann		30	15							keine Änderung vorgesehen
	Bus 30E	BVB	Badischer Bahnhof - Roche		45	45							entfällt mit Direktbus Roche-Bhf SBB
	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30				C	keine Änderung vorgesehen
	Bus 42	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Claraplatz - Bahnhof SBB		15	15							Verlegung ab Tinguely Museum über die Autobahn zum Bahnhof SBB
	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30				C	keine Änderung vorgesehen
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	15	15	15	15					betriebliche Verknüpfung am Bachgraben mit Linie 38 gemäss ÖV-Konzept Allschwil des Kantons BL
	Bus 55	SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (<i>-Kandern</i>)	30	30	30	30	30	60	60			keine Änderung vorgesehen
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				D E	keine Änderung vorgesehen
	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal	30	30	30	30	30	60	30	60	D	keine Änderung vorgesehen
	Bus 603	Méto Cars	Schiffände - Novartis Porte 10 - Village Neuf	60	30	30	60	60					keine Änderung vorgesehen
	Bus 604	Méto Cars	Schiffände - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	15	15	60	60	60	F	keine Änderung vorgesehen

Legende

fette Schrift Angebot auf Kantonsgebiet BS
 normale Schrift Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
kursive Schrift Angebotsabweichung vom Grundangebot

-  Kanton Basel-Stadt
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Landkreis Lörrach (D)
-  Distribus, Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (F)
-  Gemeinde Riehen
-  Bund

Anmerkungen

- A Sa nur nachmittags
- B fährt nicht während Schulerferien
- C im Abschnitt Habermatten - Moosrain Linien 35/45 alternierend
- D im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- E Abschnitt Aeschenplatz - Pratteln nur bis 19 Uhr und ohne Sonntag
- F Spätverkehr nur Mo-Sa

6. Finanzen

6.1 Globalbudget ÖV

Die Budgetierung der bestellten Leistungen im öffentlichen Verkehr erfolgt gemäss § 14 ÖVG jährlich in Form eines Globalbudgets. Der Grosse Rat fasst die Beschlüsse zum ÖV-Programm und zum Budget entkoppelt: Während das ÖV-Programm eine Laufzeit von vier Jahren aufweist, erfolgt die Budgetierung jährlich.

Das Globalbudget ÖV für das Jahr 2016 umfasst einen ordentlichen Nettoaufwand von rund 90,3 Mio. Franken. Davon entfallen knapp 67 Mio. Franken auf die Produktgruppe Tram und Bus mit dem Schwergewicht der Leistungsbestellung bei der BVB. Das Budget für die Produktgruppe S-Bahn beläuft sich jährlich auf rund 3,1 Mio. Franken. Diese Summe fällt relativ tief aus, weil der Kanton Basel-Stadt aufgrund des interkantonalen Verteilschlüssels nur rund fünf Prozent der Bestellungskosten für die S-Bahn auf Schweizer Seite (S1 und S3) übernehmen muss. Für die Linien nach Deutschland (S6 nach Zell im Wiesental sowie fünf Zugpaare des RE nach Freiburg) bezahlt der Kanton Basel-Stadt lediglich die Abgeltung auf der Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. Das Land Baden-Württemberg bestellt und finanziert hingegen die Leistungen ab dem Badischem Bahnhof³². Die Produktgruppe Tarife und Verbünde, die aus den kantonalen Subventionen an das U-Abo besteht, umfasst ein jährliches Finanzvolumen von rund 20,2 Mio. Franken.

Ziel des Regierungsrats ist es, den Kostendeckungsgrad der durch die Transportunternehmen erbrachten Leistungen mindestens konstant zu halten und mittelfristig zu erhöhen. In der mit der BVB abgeschlossenen Rahmenvereinbarung und in der Eignerstrategie sind entsprechende Ziele fixiert. Aufgrund des Angebotsausbaus und der Ersatzbeschaffung neuer Fahrzeuge rechnet der Regierungsrat in den kommenden Jahren jedoch mit einer Erhöhung der Abgeltung der öffentlichen Hand. Um das Ziel eines höheren Kostendeckungsgrades des ÖV trotzdem zu erreichen, müssen die Transportunternehmen ihre Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen überproportional steigern und ihre Effizienz weiter verbessern.

³² Die Gemeinde Riehen leistet einen Beitrag in Höhe von 280'000 Franken pro Jahr → ab 2017 übernimmt der Kanton Basel-Stadt diesen Betrag im Rahmen der Neuorganisation des Finanzausgleichs.

Tendenz der Ausgabenpositionen im ÖV-Globalbudget für die Jahre 2018–2021:

Budget 2016 [Mio. Fr.]	Tendenz 2018–2021	Bemerkungen
Produktgruppe Tram und Bus		
67,0	steigend	<ul style="list-style-type: none"> Die Beschaffung der neuen Flexity-Trams verändert den Abgeltungsbedarf während der Laufzeit des ÖV Programms 2018–2021, obschon das letzte neue Tram im Jahr 2017 in Betrieb genommen werden dürfte. Die Kosten für die Abschreibung und Verzinsung des investierten Fremdkapitals, aber auch Synergiegewinne und Einsparungen³³ werden sich während der Laufzeit des ÖV Programms voll auswirken. Die Abschreibungs- und Verzinsungskosten fließen nicht mehr über mehrere Jahre geglättet, sondern effektiv ins Globalbudget ein. Zukünftig wird dies zu grösseren Schwankungen führen. Während der Laufzeit des ÖV-Programms wird die BVB 38 Gasbusse ersetzen. Diese Beschaffung wird sich ebenfalls auf die Abgeltung auswirken. Die neue gesetzliche Vorschrift sieht ab 2027 den ausschliesslichen Einsatz von Fahrzeugen vor, die zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie betreibbar sind (siehe Kapitel 4.2.3). Dadurch dürften die Investitionskosten höher als bei traditionellen Fahrzeugen ausfallen. Die Auswirkungen auf die Energiekosten sind noch nicht bekannt. Aufgrund der vorgesehenen Angebotsausbauten ist auf Basis einer groben Schätzung mit einer Erhöhung der Kosten um ca. 4,5 Mio. Franken zu rechnen. Die während der Laufzeit dieses ÖV-Programms notwendigen Tarifierhöhungen werden den steigenden Abgeltungsbedarf dämpfen. Für die angestrebte Erhöhung des Kostendeckungsgrades sind aber überproportionale Tarifierhöhungen erforderlich. Aufgrund der demographischen Entwicklung ist auch im Bereich «Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen» (KBB) mit steigenden Kosten zu rechnen. Tarifierhöhungen und Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen sollen den Abgeltungsbedarf mindern.
Produktgruppe S-Bahn		
3,1	leicht steigend	<ul style="list-style-type: none"> Abhängig von der Entwicklung der Bundesanteile Aufgrund der Kostenentwicklung muss voraussichtlich von einer Erhöhung der Kosten um ca. 0,4 Mio. Franken ausgegangen werden.
Produktgruppe Tarife und Verbünde		
20,2	leicht steigend	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss TNW-Vereinbarung³⁴ von 1989 leistet BS einen Beitrag von 25 Franken für jedes an Einwohnende des Kantons verkaufte Monats-U-Abo. Aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums und des steigenden Modal Splits ist von einer geringfügigen Erhöhung der Beiträge an die U-Abos auszugehen (das Umweltschutzgesetz verlangt eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, was teilweise dem ÖV zugute kommt). Je nach Entwicklung des TNW-Tarifsortiments erwartet der Regierungsrat grössere Veränderungen beim Globalbudget v.a. bei der Produktgruppe Tarife und Verbünde.

³³ Bei der Beschaffung von Fahrzeugen handelt es sich um Investitionen, welche die BVB gemäss § 17 BVB-OG selber finanzieren muss. Der Kanton stellt ihr dazu verzinsbare und rückzahlbare Darlehen zur Verfügung. Die Zinskosten und die Abschreibungen fließen in die Betriebsrechnung ein und erhöhen die Gestehungskosten für die BVB-Dienstleistungen.

³⁴ «Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den Schweizerischen PTT-Betrieben (PTT) den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) der BLT Baselland Transport AG (BLT) und den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura, Solothurn betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990» vom 29. Mai 1989

6.2 Planungsvorhaben 2018–2021

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bearbeitet der Regierungsrat im Zeitraum 2018–2021 folgende grössere Planungsvorhaben (Stand Februar 2016):

Projekt	Geschätzte Kosten 2018–2021 [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Tramnetzentwicklung Basel, Stand der Umsetzung zum Ausbau des Tramstreckennetzes (siehe Kapitel 7.1)	3,5 ³⁵	Der RR erstattet dem GR alle zwei Jahre Bericht (GRB 12/38/10G, 19.9.2012). 1. Bericht 17.12.2015 erstattet 2. Bericht 2017 und 3. Bericht 2019 geplant
Gesamtkoordination und Planung für einen hindernisfreien Zugang zum ÖV gemäss BehiG	offen	siehe Kapitel 4.2.2 Mittel noch nicht gesprochen

6.3 Investitionsvorhaben 2018–2021

Die 10-Jahres-Investitionsplanung im Zeitraum von 2018–2021 sieht folgende Investitionsvorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs vor (Stand Februar 2016). Wenn nicht anders vermerkt, sind die Kosten ohne Abzug allfälliger Bundesbeiträge dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung und Begründung der jeweiligen Vorhaben ist Gegenstand der Einzelvorlagen der Projekte zuhanden des Grossen Rats. Dementsprechend werden sie an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt.

³⁵ Anteil der Kosten an den geschätzten Infrastrukturkosten für Planung und Ausführung gemäss SIA

Projekt	Geschätzte Kosten 2018–2021 [Mio. Fr.]	Voraus-sichtliche Projekt-dauer	Geschätz-te Kosten total [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Bahn				
Vorprojekt Herzstück S-Bahn (Anteil BS)	4,5	2014–2019	19,5 ³⁶	
Elektrifizierung Hochrheinstrecke Projektierung und Realisierung (Anteil BS)	offen	bis 2030	offen ³⁷	Beide Projekte sind für eine Finanzierung im Rahmen STEP AS 2030 vorgesehen. Die Kostenaufteilung zwischen Bund, BS und weiteren Partnern wird noch verhandelt.
Schienenanschluss EuroAirport (Anteil BS)	10	2020/2025	offen	
Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz				
Bau Tramverbindung Margarethenstich (Anteil BS)	3,0	2013–2020	4,5	Anteil BS nach Abzug Bundesbeiträge; GRB 15/2/07G, 7.1.2015; Entscheid Anteil BL LR BL 1. Q. 2017, Inbetriebnahme im Dezember 2020
Bau Tram 3 Burgfelden Grenze–Bahnhof Saint-Louis (Anteil BS)	1 ³⁸	2013–2018	32,7	GRB 14/26/10G, 25.6.2014
Projektierung weiterer Tramstrecken aus Tramnetz 2020	17 ³⁹	2013–2022	225 ³⁹	Gemäss dem Auftrag des RR sollen für die drei genannten Projekte die Vorstudien erarbeitet werden. Vorgesehen ist, dass mindestens zwei der drei Projekte Ende 2016 ins AggloProgramm der 3. Generation als Projekte der Kategorie A aufgenommen werden. Im Anschluss erfolgen die weiteren Planungen. RRB 15/07/54, 7.7.2015
Tram Grenzacherstrasse	9,7		110	
Tram Claragraben	2,2		30	
Tram Klybeck-Kleinhüningen	4,3		85	
Weiteres				
Rahmenausgabenbewilligung Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen	0,6	2006–2019	1,5	Nach Ausschöpfung des Kredits soll ein Folgeantrag geprüft werden.
Projektierung von Massnahmen BehiG im Rahmen von Gesamtprojekten	1,4 (2016–19)	2016–2023	2,8	Gemäss Ausgabenbericht 15.1442 für vier Gesamtprojekte; ab 2020 ist ein weiterer Ausgabenbericht zur Prüfung vorgesehen.
BehiG Projektierung Etappen 2–3 und Umsetzung Infrastrukturmassnahmen inklusive Anpassung Fahrzeuge	33,9 (2016–2020)	2016–2023	50–150 ⁴⁰	Für Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des BehiG im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen und ausserordentlichen Massnahmen. Die Mittel sind noch nicht gesprochen; der Ratschlag wird dem GR im Sommer 2016 vorgelegt.
Substanzerhalt BVB-Infrastruktur	ca. 28 pro Jahr	jährlich		Gebundene Investitionen zur laufenden Erneuerung der Tram-Infrastruktur
Gesamtkredit zur Finanzierung der Haltestelleninfrastruktur BVB	n.b.	2016–2023	n.b.	Der Finanzbedarf ist noch offen.

³⁶ Kosten gemäss Ratschlag zur Erstellung eines Vorprojektes für das Herzstück Regio-S-Bahn Basel, 28. Mai 2014

³⁷ Für den Kostenanteil des Kantons BS stehen Planungsmittel in Höhe von 1,4 Mio. Franken bereit (siehe Kapitel 7.4.5)

³⁸ Kosten gemäss Schätzung Mobilität. Februar 2016

³⁹ Kostenbasis der Infrastruktur aus Zweckmässigkeitsbetrachtung Tramnetz, Genauigkeit $\pm 50\%$

⁴⁰ Schätzung gemäss Ratschlag Umsetzung BehiG (12.1070) inkl. Abzug bereits ausgegebener Gelder

7. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021

7.1 Tramnetzentwicklung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben im Studienauftrag Tramnetz 2020 eine gemeinsame strategische Planung durchgeführt. Diese zeigt auf, wie das Tramnetz in der Region Basel künftig aussehen könnte⁴¹. Nachdem der Grosse Rat im September 2012 den Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt hat, hat der Regierungsrat in einem nächsten Schritt eine Zweckmässigkeitsbetrachtung in Auftrag gegeben. Die einzelnen Tramprojekte wurden dabei hinsichtlich ihres Nutzens verglichen und bewertet. Basierend auf den Ergebnissen ergab sich schliesslich eine Priorisierung der neuen Streckenabschnitte (siehe folgende Abbildung). Auf dieser Grundlage hat der Regierungsrat im Juli 2015 das Bau- und Verkehrsdepartement damit beauftragt, Vorstudien für die neuen Tramstrecken Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse, Clara-graben und Klybeck–Kleinhüningen sowie eine Studie zur Linienführung Tram 30 auszuarbeiten. Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft passt das Bau- und Verkehrsdepartement zudem das Liniennetz Tramnetz 2020 an. Die nachträgliche Ergänzung mit der Strecke des Trams 30 durch den Grossen Rat, der Wegfall der geplanten Tramverbindung Erlenmatt und die neue Priorisierung der neuen Streckenabschnitte machen diesen Schritt nötig.

Tram Klybeck–Kleinhüningen

Die Industrie- und Hafенflächen in Klybeck und Kleinhüningen gehören zu den wichtigsten und grössten Entwicklungsgebieten Basels. Grosses Potenzial für neue Nutzungen bieten das Areal Klybeck von Novartis und BASF sowie Teile des Hafengeländes. In diesen Arealen soll neuer Wohn- und Arbeitsraum entstehen. Bei den Bestrebungen, die Quartiere besser an die Stadt und den Rhein anzubinden, wirkt die Perspektive einer Trammerschliessung als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung und ein lebendiges Quartier.

Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse

Die Entwicklungen der Firma F. Hoffmann-La Roche an der Grenzacherstrasse sind mit einer markanten Zunahme von Arbeitsplätzen auf dem Areal verbunden. In einem Verkehrskonzept, das die Roche und das Bau- und Verkehrsdepartement gemeinsam erarbeitet haben, ist die neue Tramverbindung Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse neben einer direkten Schnellbusverbindung zwischen Grenzacherstrasse und Bahnhof SBB (siehe Kapitel 5.2.3) und der S-Bahnhaltestelle Solitude (siehe Kapitel 7.4.2) als eine von drei Schlüsselmassnahmen zur besseren ÖV-Erschliessung des Standorts vorgesehen. Nach derzeitigem Planungsstand soll die Linie 2 vom Wettsteinplatz über die neue Tramstrecke bis zum Badischen Bahnhof führen. Von dort verläuft die Linie weiter über die Dreirosenbrücke bis zum Bahnhof St. Johann. Dadurch ergibt sich für das Wettsteinquartier eine bessere Einbindung in das städtische ÖV-Netz. Die Tramverbindung schafft zudem die Voraussetzung für eine Reduktion des Busverkehrs in der Grenzacherstrasse. Auch kann die Strecke als Ausweichroute dienen etwa bei Störungen im Bereich Messe. Die neue Tramstrecke und die Buslinien ergänzen als Feinverteiler die S-Bahn-Linien aus der Agglomeration, die das Rückgrat des ÖV in der Region bilden. An der geplanten S-Bahn Haltestelle Solitude sollen Tram, Bus und S-Bahn miteinander verknüpft werden.

Tram Clara-graben

Die Tramstrecke zwischen dem Clara-platz und dem Wettsteinplatz geniesst hohe Priorität als wichtiger Lückenschluss im Netz. Sie führt dank ihrer Scharnierfunktion zwischen den beiden

⁴¹ Kurzbericht zum Studienauftrag: <http://www.mobilitaet.bs.ch> > ÖV > Tram und Bus > Tramnetzentwicklung Basel

Hauptübergängen von Gross- und Kleinbasel zu kürzeren Reisezeiten auf wichtigen Verbindungen und insgesamt zu einer besseren Netzflexibilität. Basel Nord, das zentrale Kleinbasel sowie Klybeck und Kleinhüningen profitieren von direkten und schnelleren Tramverbindungen zum Bahnhof SBB. Mit der Umlegung einer Linie über den Claragraben wird zudem der Tramkorridor in der Innenstadt entlastet. Die Wettsteinbrücke und die Mittlere Brücke werden dank der neuen Tramstrecke flexibler nutzbar, etwa bei Grossanlässen oder Betriebsstörungen.

Tram 30 über Johanniterbrücke

Das Tram 30 soll die Entwicklung des Campus Gesundheit und des Campus Schällemätteli unterstützen. Die geplante Linie würde diese Einrichtungen von regionaler Ausstrahlung direkt mit den beiden Basler Bahnhöfen verbinden. In einem nächsten Planungsschritt klärt das Bau- und Verkehrsdepartement die Anbindung der Strecke an den Bahnhof SBB und den Badischen Bahnhof sowie die genaue Linienführung auf Grossbasler Seite daher anhand von Variantenstudien ab.

spitz, das Tram Allschwil-Letten, das Tram 3Land, die Verlängerung der Tramlinie 11 nach Huningue oder Tramverlängerungen zum EuroAirport. Das Projekt Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen sieht zudem eine Verlängerung der Tramlinie 6 auf die andere Seite der Grenze nach Lörrach-Stetten vor.

7.2 Anpassungen im Busangebot

Sowohl die Tramnetzausbauten als auch die Stadtentwicklung machen weitere Anpassungen des Busangebots nötig. Die Buslinien sollen weiterhin für eine gute ÖV-Feinerschliessung besorgt sein und das Tramnetz im Sinne eines Gesamtsystems ergänzen.

Voraussetzung für eine Reduktion der Anzahl Buslinien und damit für eine Entlastung der Grenzacherstrasse vom Busverkehr ist die Tramstrecke Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse. Die Tramplanung bietet daher eine Chance, die Situation für die Anwohnenden der Grenzacherstrasse besonders im Abschnitt Wettsteinplatz bis Peter Rot-Strasse nachhaltig zu verbessern. Mit der Inbetriebnahme der Linie frühestens 2025 soll deshalb gleichzeitig das bestehende Busangebot in der Grenzacherstrasse angepasst werden. Ziel ist dabei, die direkten Verbindungen von Bettingen, Riehen und Grenzach-Wyhlen in die Stadt beizubehalten und attraktive Direktverbindungen von der Roche in unterschiedliche Richtungen anzubieten. Dem Bus kommt hierbei eine wichtige ergänzende Rolle zum Tram zu.

7.3 Arealentwicklungen

Mit den Arealentwicklungen im **Kleinhüninger Hafenaerial** und im **Klybeck-Areal** bestehen grosse Entwicklungsprojekte. Im Projekt 3Land koordinieren die Städte Basel, Huningue und Weil am Rhein die Entwicklungsprojekte rund um das Dreiländereck. Falls die Vorhaben realisiert werden, führen diese mittel- bis langfristig zu grösseren Veränderungen des ÖV-Netzes.

Im **Dreispietz** soll künftig die Entwicklung von Teilgebieten im Vordergrund stehen. Die nächsten Entwicklungen stehen in der Südspitze auf Kantonsgebiet Basel-Landschaft an. Entsprechend ist die Vorstudie für das Tram Dreispitz auf Boden Basel-Stadt noch zurückgestellt. In Abstimmung mit der Arealentwicklung wird der Kanton Basel-Stadt die konkreten Planungen zum ÖV-Angebot wieder aufnehmen.

Im Gebiet **Grosspeter / CityGate / Areal Wolf** finden grosse Entwicklungen statt, die künftig u.a. wirtschaftlichen Nutzungen dienen. Das Gebiet ist heute im Westen durch die Tramlinien 10,11 und 15 sowie im Norden durch die Tramlinie 14 erschlossen. Zudem besteht die Absicht einer S-Bahn-Anbindung durch eine neue S-Bahn-Haltestelle St. Jakob/Wolf. Der Regierungsrat wird das ÖV-Angebot künftig überprüfen und gegebenenfalls Massnahmen zu einer besseren Anbindung ergreifen.

7.4 Bahn

7.4.1 FABI/STEP

Gemäss den neuen FABI-Prozessen plant der Bund den Angebots- und Infrastrukturausbau im Bahnverkehr mit dem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP in Fünfjahresschritten, den sogenannten Ausbausritten. Dabei berücksichtigt er die Entwicklung im Regional-, Fern- und Güterverkehr integral und stimmt divergierende Interessen zwischen den verschiedenen Verkehrssparten untereinander ab. Die nächsten Ausbausritte stehen 2025 und 2030 an.

STEP Ausbauschritt 2025

Im Juni 2013 beschloss die Bundesversammlung den Ausbauschritt 2025 des STEP. Dieser weist ein Volumen von 6,4 Milliarden Franken auf. Davon fliessen rund 900 Mio. Franken in den Raum Basel.

Der Ausbauschritt sieht für die S-Bahn Basel den Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal vor. Daneben sind verschiedene Ausbauten im Umfeld des Bahnknotens Basel festgesetzt, insbesondere die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Bahnhof SBB. Diese geht einher mit Entflechtungsbauwerken im östlichen Einfahrtsbereich zum Bahnhof Basel SBB, in Muttenz und Pratteln sowie mit einem neuen Wendegleis in Liestal. Die Finanzierung dringend benötigter Ausbauten bei den Publikumsanlagen im Bahnhof SBB ist im Ausbauschritt 2025 noch nicht gesichert. Im nationalen Fernverkehrsangebot wird sich nach heutigem Stand für Basel nur wenig verändern. Ausnahme: der zweite stündliche Schnellzug zwischen Basel und Biel, der bereits per 2021 eingeführt werden soll (siehe Kapitel 5.3.2). Offen hingegen bleibt die Führung des internationalen Personenverkehrs in den Korridoren Basel–Zürich und Basel–Bern: Hier stellt sich die Frage, ob die Züge weiterhin im Taktfahrplan integriert oder überlagert verkehren sollen.

STEP Ausbauschritt 2030

Zurzeit arbeitet das Bundesamt für Verkehr (BAV) zusammen mit den Kantonen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreiberinnen am Ausbauschritt 2030. Zu diesem Zweck sind Planungsregionen geschaffen worden, unter anderem auch die Planungsregion Nordwestschweiz. Im Ausbauschritt 2030 werden der Fern-, der Güter- und der regionale Personenverkehr (RPV) gleich behandelt. Bezüglich RPV haben die Planungsregionen Ende November 2014 ihre Angebotsvorstellungen für einen Zeithorizont bis 2030 beim Bund eingereicht (siehe Kapitel 7.4.2). Separiert davon sind die Angebotsvorstellungen der SBB zum Fernverkehr und diejenigen einer gemischten Begleitgruppe zum Güterverkehr eingeflossen. Auf dieser Grundlage ist der Bund bzw. das BAV daran, ein gesamtschweizerisch konsolidiertes Angebot zu entwerfen und dieses zu bewerten. Damit kann der Infrastrukturbedarf für die einzelnen Massnahmen abgeleitet werden. Die Realisierung und Finanzierung der entsprechenden Bauten wird Inhalt des Ausbauschritts 2030 sein, zu dem der Bundesrat den eidgenössischen Räten bis Ende 2018 eine Botschaft vorlegt.

7.4.2 Trinationale S-Bahn

Die durch die Planungsregion Nordwestschweiz im Rahmen des STEP Ausbauschritt 2030 (siehe Kapitel 7.4.1) beim Bund eingereichten Angebotsvorstellungen zum zukünftigen Regionalverkehrsangebot beinhalten auch ein neues Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn Basel (siehe folgende Abbildung). Dieses wurde gemeinsam durch Agglo Basel und alle sieben Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel erarbeitet (Kantone BS, BL, AG, SO, JU, Région Grand Est, Bundesland Baden-Württemberg). In einem Memorandum of Understanding haben sich diese sieben Bestellbehörden 2016 zudem dafür ausgesprochen, eine gemeinsame Plattform für die Planung der trinationalen S-Bahn zu gründen. In diesem Rahmen treten die Bestellbehörden neu unter dem Namen „trireno“ auf (www.trireno.org). Diese löst die bisherige Marke „Regio-S-Bahn“ ab.

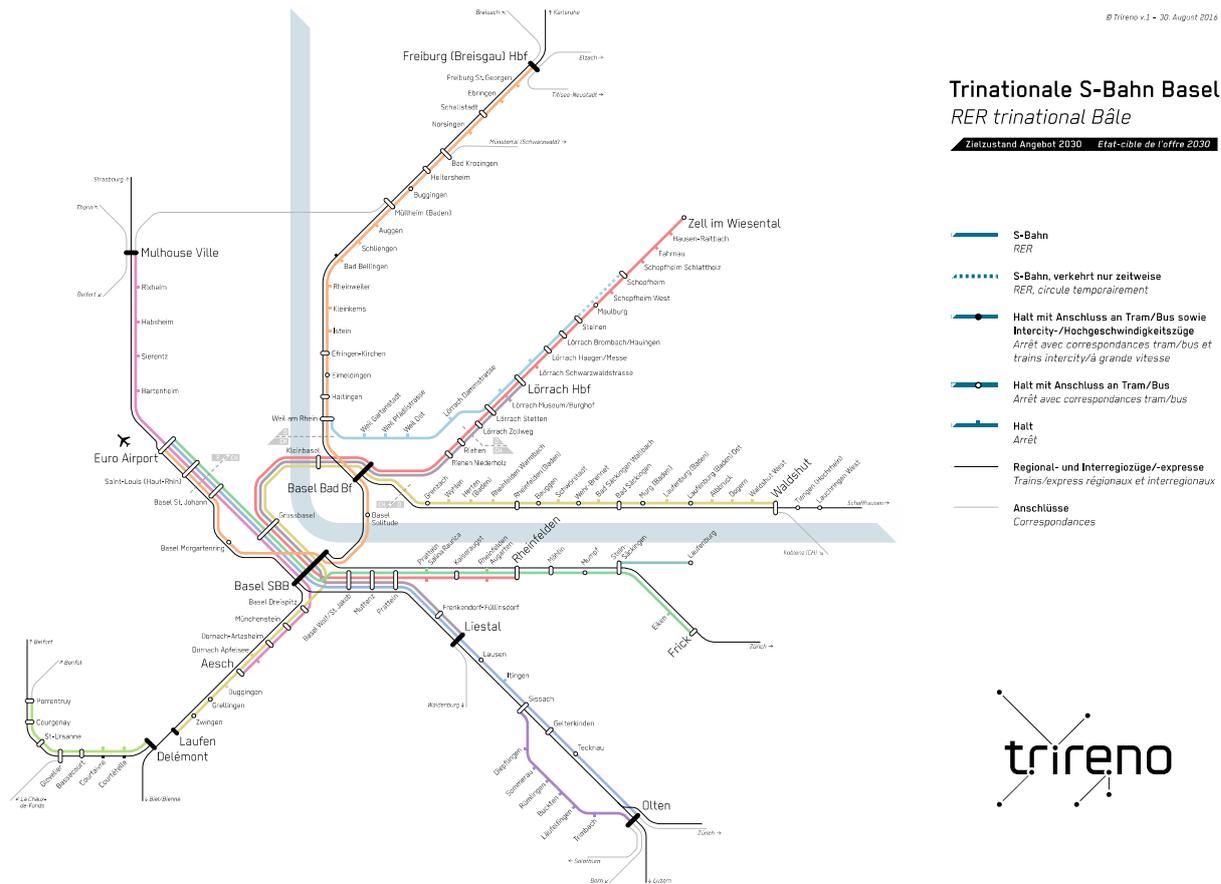


Abb. 20: Liniennetzplan S-Bahn Basel 2030 (koordinierte Angebote, Durchmesserlinien dank Infrastrukturprojekt Herzstück)

Für den Raum Basel gilt die Schaffung von Durchmesserlinien als zentrale Schlüsselmaßnahme einer trinationalen S-Bahn Basel. Dadurch wird die Weiterentwicklung der heute fragmentierten Radiallinien zu einem kohärenten S-Bahn-Netz mit zahlreichen neuen Direktverbindungen quer durch die Agglomeration und in die Kernstadt ermöglicht (siehe Kapitel 7.4.3).

Auf allen Strecken im inneren Agglomerationsbereich (bis Aesch, Liestal, Rheinfelden, Lössrach) streben die Kantone dabei eine Taktverdichtung auf ein Intervall von 15 Minuten an. Auch der EuroAirport Basel-Mulhouse soll von mehreren S-Bahn-Linien bedient und somit von grossen Teilen der Agglomeration aus direkt erreichbar sein. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ist zudem geplant, dass in den Bereichen Morgartenring, Solitude, St. Jakob/Wolf sowie im Innenstadtbereich neue Haltestellen entstehen, ebenso wie unmittelbar nördlich der Landesgrenze bei Riehen die auf deutschem Gebiet liegende Haltestelle Lössrach Zollweg.

Die nächsten Planungsschritte erfolgen zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr. Diese werden aufzeigen, welche Angebotsvorstellungen im Zeithorizont bis 2030 umsetzbar und welche baulichen Massnahmen dazu notwendig sind. Im Jahr 2018 wird der Bundesrat zuhanden des Parlaments die Botschaft zum STEP Ausbauschritt 2030 verabschieden.

7.4.3 Herzstück

Die Basis für das trinationale S-Bahn-System mit schnellen und umsteigefreien Verbindungen stellt das Herzstück dar. Es ist die wichtigste Infrastrukturmassnahme im Bereich der S-Bahn Basel, die in einem Zeithorizont bis 2030 realisiert werden soll. Die wichtigsten S-Bahn-Linien sollen dank einer neuen Tunnelstrecke ohne zeitraubende Richtungswechsel in den Bahnhöfen durch die Region fahren und werden damit deutlich attraktiver. Die dadurch erzielte Entflechtung von

Regionalverkehr und nationalem wie internationalem Fern- und Güterverkehr im stark belasteten Eisenbahnknoten Basel ist von gesamtschweizerischem Nutzen. Zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof respektive dem Bahnhof St. Johann sollen auch neue Haltestellen geschaffen werden.

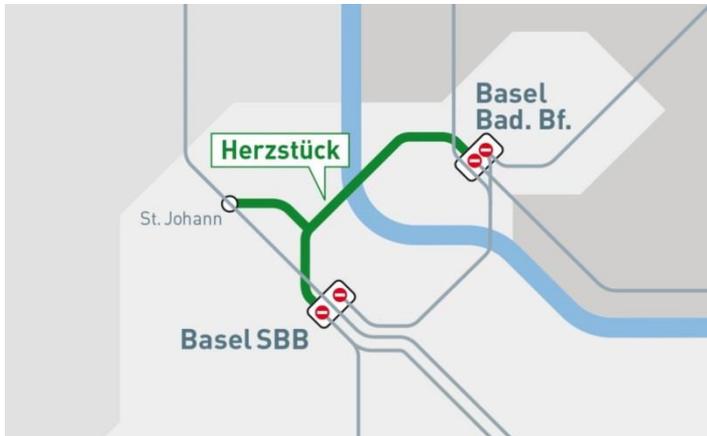


Abb. 21: Herzstück S-Bahn Basel

Parallel zum Planungsprozess FABI/STEP erarbeiten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ein Vorprojekt für das Herzstück. 2014 haben die Parlamente der beiden Kantone diesbezüglich Ausgaben in Höhe von insgesamt 29,3 Mio. Franken mit deutlicher Mehrheit bewilligt. Die Kosten werden zu zwei Drittel vom Kanton Basel-Stadt und zu einem Drittel vom Kanton Basel-Landschaft übernommen. Dieser Kostenteiler entspricht dem Verhältnis des prognostizierten volkswirtschaftlichen Nutzens für die beiden Basel. Die Auslösung und Finanzierung des Vorprojekts durch die Kantone ist ein entscheidendes Signal an den Bund: Ziel ist die Aufnahme des Herzstücks ins strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes und somit die Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Das Projekt Herzstück Basel konkurriert dabei mit einer grossen Zahl von Ausbauwünschen anderer Regionen.

Bis Ende 2016 werden die Arbeiten am Vorprojekt von Grundlagen- und Strategiearbeiten dominiert. Dabei sollen auch verschiedene Etappierungsvarianten geprüft werden. Ab Mitte 2016 starten die umfangreichen Beschaffungsverfahren für die benötigten Planermandate. Die eigentliche Projektierung beginnt 2017, so dass ab 2019 detaillierte Aussagen zur Linienführung und zu den neuen Stationen vorliegen. Ziel der Projektierung ist der Nachweis des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der technischen Machbarkeit.

7.4.4 Bahnanschluss EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Der Anschluss des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg an das Schienennetz ist bereits seit Jahrzehnten politisch gewünscht. Während die Strassenzufahrt schrittweise ausgebaut wurde, fehlt nach wie vor eine angemessene Bahnanbindung an den drittgrössten Flughafen der Schweiz. Ein Anschluss nützt sowohl Fluggästen als auch Mitarbeitenden des EAP aus dem gesamten trinationalen Einzugsbereich. Zudem sichert eine solche Verbindung die Wettbewerbsposition des Flughafens. Prioritäres Ziel aus Sicht der beteiligten Partner ist die Bedienung des EAP durch den Regionalverkehr, insbesondere durch direkte S-Bahn-Durchmesserlinien, wie dies im trinational abgestimmten S-Bahn-Angebotskonzept vorgesehen ist.

In den Vor- und Variantenstudien bis 2012 erwies sich der Bahnanschluss mit einem direkt am Terminal gelegenen Bahnhof als Projekt mit den besten wirtschaftlichen, verkehrlichen und raumplanerischen Bewertungsergebnissen. Nach Abschluss des ersten Mitwirkungsverfahrens für die Öffentlichkeit folgt als nächster Planungsschritt in den Jahren 2016/2017 ein dem Vorpro-

jekt entsprechendes APS (Avant-Projet Sommaire). Dabei werden auch die erforderlichen Unterlagen für das formelle Beteiligungsverfahren der Enquête public erarbeitet.



Abb. 22: S-Bahn

Das Projekt des Schienenanschlusses des EAP liegt vollständig auf französischem Boden; die Bauherren sind SNCF Réseau und für den Abschnitt auf dem Gelände des Flughafens inkl. der Haltestation der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Angesichts des grossen trinationalen Nutzens ist eine grenzüberschreitende Finanzierung aber prinzipiell unbestritten. Der Schweizer Bund lässt nach Einreichung durch die Agglomeration Basel die Aufnahme in das Ausbauprogramm STEP 2030 und damit die Mitfinanzierung über den Bahninfrastrukturfonds prüfen. Die parlamentarische Entscheidung hierzu fällt 2018.

Die Vor- und Variantenstudien nennen Projektkosten von 220 Mio. Franken (inkl. 10 Mio. Franken zur Anpassung der Signaltechnik zwischen Basel und Saint-Louis, Kostenstand 2010). Nebst dem Bundesanteil stehen bisher Finanzierungsbeiträge des Kantons Basel-Stadt, des Landes Baden-Württemberg, des Kantons Basel-Landschaft und des Département Haut-Rhin in Aussicht. Aussagen zur Finanzierung durch den französischen Staat, der Région Grand Est sowie der EU stehen noch aus. Der APS strebt die Optimierung der Kosten und eine höhere Kostengenauigkeit an. Dadurch rückt eine Verhandlung über das Gesamtfinanzierungskonzept näher.

7.4.5 Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen

Die Hochrheinstrecke Basel Badischer Bahnhof–Waldshut–Schaffhausen ist erst ab Erzingen (Baden) elektrifiziert und bildet damit im elektrifizierten Bahnnetz des Dreilands eine Lücke. Die Elektrifizierung des Abschnitts Basel–Waldshut (und weiter nach Erzingen) ist jedoch Voraussetzung für die erforderliche vollständige Integration der Strecke in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel mit den geplanten Durchmesserlinien. Die Strecke soll mit schnellem Regionalverkehr (IRE Basel–Schaffhausen–Singen) und S-Bahnzügen jeweils im Halbstundentakt überlagert bedient werden. Mit entsprechendem Rollmaterial sind neue Direktverbindungen vom Hochrhein und Bodensee bzw. von der Ostschweiz bis nach Basel SBB und darüber hinaus realisierbar. Nach entsprechender Anmeldung durch die Agglomeration Basel prüft das Bundesamt für Verkehr jetzt eine Aufnahme in den STEP Ausbauschritt 2030 und damit eine Finanzierung des Schweizer Anteils an der Gesamtinvestition über den Bahninfrastrukturfonds.

Die Planungs- und Baukosten für die Elektrifizierung des Abschnitts Basel–Erzingen inklusive Stromversorgung werden auf 160 Mio. Euro (± 30 Prozent) geschätzt. Die entsprechende Vorplanung liegt bereit. Die folgende und einem Vorprojekt entsprechende Entwurfs- und Genehmigungsplanung startet 2016 und ist INTERREG-gefördert. Die entsprechenden Planungsgelder in Höhe von 1,4 Mio. Franken für den Kostenanteil des Kantons BS, der sich mit maximal 10 Prozent an den Gesamtkosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beteiligt, sind bereits durch den Grossen Rat gesprochen (GRB 14/50/18G vom 10. Dezember 2014).

7.4.6 Viergleisiger Ausbau Oberrheinstrecke

Hinsichtlich der Inbetriebnahme der Basistunnel am Lötschberg, Gotthard und Ceneri wird die Oberrheinstrecke zwischen Karlsruhe und Basel auf durchgehend vier Gleise ausgebaut. Dies sieht u.a. die Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz vom 6. September 1996 über die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur schweizerischen NEAT vor. Der Ausbau erfolgt etappenweise und schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und ermöglicht eine wirksame Trennung des schnellen Fern- und Güterverkehrs vom Regionalverkehr und der S-Bahn. Zusätzliche bauliche Massnahmen tragen zum Lärmschutz bei.

Bereits in Betrieb sind die Abschnitte Rastatt Süd–Offenburg (seit Dezember 2004) und Schliengen–Eimeldingen, inklusive dem 9.4 Kilometer langen Katzenbergtunnel (seit Dezember 2012). Im Bau befinden sich die Abschnitte bei Rastatt sowie zwischen Eimeldingen und der Landesgrenze bei Weil am Rhein. Für den Abschnitt Schliengen–Müllheim–Buggingen ist der Planfeststellungsbeschluss (Baubewilligung) gefasst worden. Für den Abschnitt Landesgrenze–Basel Bad. Bhf.–Rheinbrücke wurden die Pläne im April 2015 beim BAV eingereicht. Die Planaufgabe und das Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach schweizerischem Recht wurden anfangs 2016 eingeleitet. Als wesentliches Element gilt der Bau einer neuen Brücke über die Wiese für den Güterverkehr. Deren Realisierung ist für den Zeitraum bis 2025 vorgesehen. Dies setzt jedoch eine zügige Durchführung des PGV voraus.

Hingegen noch nicht absehbar ist auf deutscher Seite der Zeitpunkt der Fertigstellung des restlichen Abschnitts Offenburg–Riegel–Buggingen inklusive der Güterumfahrung Freiburg. Nachdem die weitere Projektierung durch eine Flut von Einsprachen für lange Zeit blockiert war, konnten sich die Beteiligten (Bundesrepublik Deutschland, Land Baden-Württemberg und Deutsche Bahn) Ende Juni 2015 auf eine neue Linienführung für den Güterverkehr zwischen Offenburg und Riegel einigen. Ende Januar 2016 stimmte der Bundestag der Planänderung zu. Allerdings erfordert die neue Linienführung, dass mit dem Raumordnungsverfahren, der Planung und Projektierung sowie dem Planfeststellungsverfahren komplett neu begonnen werden muss. Als frühester Zeithorizont für die Inbetriebnahme des gesamten Abschnitts wird 2040(!) genannt.

8. Hängige Parlamentarische Vorstösse

Folgende parlamentarische Vorstösse mit Bezug zum öffentlichen Verkehr sind derzeit im Kanton Basel-Stadt hängig (Stand 31. Oktober 2016):

Vorstösse zum Bahnnetz

- 07.5159 Anzug Sabine Suter und Konsorten betr. Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs
- 07.5322 Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betr. Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle „Solitude“
- 08.5023 Anzug Christian Egeler und Konsorten betr. S-Bahnstationen Morgartenring-Allschwil
- 11.5333 Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Fahrplanverbesserungen der Regio-S-Bahn-Linie S6

Vorstösse zum Tramnetz

- 06.5162 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betr. Tram-Doppelspurausbau beim Zolli
- 07.5265 Anzug Christoph Wydler und Konsorten betr. Tramquerung Nauenstrasse
- 15.5162 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trasse für Tram 3 und Bus 80/81
- 15.5220 Anzug André Auderset und Konsorten betreffend bessere Tramverbindungen für die Kleinhüninger Bevölkerung

Vorstösse zum Busnetz

- 12.5250 Anzug André Auderset und Heidi Mück betreffend ÖV zum Dreiländereck
- 15.5020 Anzug Joël Thüning und Konsorten betreffend Buslinie Nr. 33 – Wiedereinführung des alten Taktes
- 15.5295 Anzug Franziska Roth-Bräm und Konsorten betreffend OeV-Verbindung nach Inzlingen

Vorstösse zum Tarifverbund

- 07.5211 Anzug Anita Heer und Konsorten betr. Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund
- 13.5181 Anzug Daniel Goepfert und Konsorten betreffend Verbesserung der grenzüberschreitenden Tarifangebote im öffentlichen Verkehr
- 15.5035 Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Verbesserung der Umsteigeanreize für Pendler in Saint-Louis
- 15.5423 Anzug André Auderset betreffend Parktickets peripherer Parkhäuser berechtigen zur kostenlosen Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Vorstösse zu diversen Themen

- 12.5051 Anzug Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Staatsvertrag „grenzüberschreitende ÖV-Linien“ und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens
- 14.5171 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des öV Gesetzes bezüglich öV-Programm und Koordination grenzüberschreitender Linien Angebote
- 14.5510 Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend Fernbuslinien in Basel
- 15.5574 Anzug Rudolf Rechsteiner und Konsorten betreffend Feldtest von Elektrobus ohne Oberleitung

9. Abkürzungsverzeichnis

AS	Ausbauschnitt des FABI STEP
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BLT	Baselland Transport AG
CBT	Ceneri-Basistunnel
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
FABI	Gesetz zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
GBT	Gotthard-Basistunnel
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBB	Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

PGV	Plangenehmigungsverfahren
Pkm	Personenkilometer
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
RVZ	Randverkehrszeit
SBB	Schweizer Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz